

इसे वेबसाइट www.govtpress.nic.in
से भी डाउन लोड किया जा सकता है.



मध्यप्रदेश राजपत्र

(असाधारण)

प्राधिकार से प्रकाशित

क्रमांक 100]

भोपाल, गुरुवार, दिनांक 27 मार्च 2025—चैत्र 6, शक 1947

नगरीय विकास एवं आवास विभाग

मंत्रालय, वल्लभ भवन, भोपाल

भोपाल, दिनांक 27 मार्च 2025

अधिसूचना क्र. 02 एफ 4-3-29-0010-2024-Sec-2-अठारह (UDH).— राज्य शासन, एतद्वारा, संलग्न परिशिष्ट अनुसार “मध्यप्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2025” (Madhya Pradesh Electric Vehicle Policy 2025) जारी करता है.

2. यह आदेश मंत्री-परिषद् के आयटम क्रमांक 5, दिनांक 18 फरवरी, 2025 में लिये गये निर्णय के अनुक्रम में जारी किया जाता है.

मध्यप्रदेश के राज्यपाल के नाम से तथा आदेशानुसार,
आर.के.कार्तिकेय, उपसचिव.



मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2025





DR. MOHAN YADAV
CHIEF MINISTER
MADHYA PRADESH

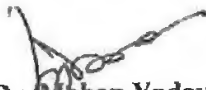
Sr. No.95/CMPP/25
Bhopal : Date - 22.02.2025

Message

इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) परिवहन के भविष्य का प्रतिनिधित्व करते हैं, और मध्य प्रदेश एक स्थायी और समृद्ध भविष्य के लिए इस परिवर्तन का नेतृत्व करने के लिए तैयार है। जलवायु परिवर्तन से लड़ने के वैश्विक जनादेश और माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी के नेतृत्व में भारत सरकार के महत्वाकांक्षी ईवी लक्ष्यों को मान्यता देते हुए, राज्य के परिवहन क्षेत्र को कम उत्सर्जन वाले विकल्पों की ओर ले जाना एक प्राथमिकता है। ईवी वाहन संचालन के दौरान शून्य उत्सर्जन करते हैं और कम परिचालन लागत जैसे लाभों के साथ आते हैं। किफायती और स्वच्छ परिवहन समाधान प्रदान करने के लिए राज्य के नागरिक-केंद्रित जनादेश के साथ, मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2025 ईवी परिस्थितिकी तंत्र में हितधारकों को भाग लेने और इलेक्ट्रिक वाहनों को मुख्यधारा में अपनाने को सुनिश्चित करने के लिए उपाय करने का समर्थन करना चाहती है।

इसके अलावा, राज्य की ईवी विनिर्माण क्षमताओं को बढ़ावा देने के लिए, नवाचार को बढ़ावा देने, पैमाने की अर्थव्यवस्थाओं को प्राप्त करने और हमारे युवाओं के लिए रोजगार के अवसर पैदा करने के लिए प्रोत्साहन प्रदान किए गए हैं। कार्यबल परिवर्तन का समर्थन करने के लिए कौशल विकास और प्रशिक्षण पर भी जोर दिया गया है।

शहरी विकास और आवास विभाग स्थानीय निकायों, उद्योगों और नागरिकों के साथ जुड़कर सुचारु कार्यान्वयन की सुविधा के लिए प्रतिबद्ध है। इस संबंध में, मध्य प्रदेश में गतिशीलता से संबंधित मुद्दों को सुव्यवस्थित करने के लिए मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन बोर्ड (एमपी-ईवीपीबी) का गठन एक समर्पित इकाई के रूप में किया जाएगा। यह निकाय नीति कार्यान्वयन की देखरेख, परियोजना की प्रगति की समीक्षा, अंतर-विभागीय समन्वय सुनिश्चित करने और अंतर-संप्रदाय मौखिक मुद्दों को संबोधित करने के लिए जिम्मेदार होगा। हम सब मिलकर मध्य प्रदेश को स्वच्छ गतिशीलता के लिए एक आदर्श राज्य बनाने और राष्ट्र के लिए एक उदाहरण स्थापित करने के लिए तैयार हैं। आइए हम इस दृष्टि को वास्तविकता बनाने और अपने शहरों और समुदायों के लिए एक टिकाऊ और समृद्ध भविष्य सुनिश्चित करने के लिए सामूहिक रूप से काम करें।


(Dr. Mohan Yadav)



बी-3, शामला हिल्स
भोपाल-462002



संदेश

मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2025 राज्य की सतत शहरी विकास के प्रति प्रतिबद्धता में एक परिवर्तनकारी अध्याय का प्रतीक है। यह नीति मजबूत चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर बनाने, सार्वजनिक और निजी क्षेत्रों में ईवी अपनाने को प्रोत्साहित करने तथा रोजगार और आर्थिक अवसर पैदा करने के लिए स्थानीय विनिर्माण को बढ़ावा देने पर केंद्रित है। यह ईवी पारिस्थितिकी तंत्र को स्थायी रूप से संचालित करने के लिए व्यापक नवीकरणीय ऊर्जा लक्ष्यों के साथ संरेखित करने का भी प्रयास करती है।

ईवी नीति के लिए नोडल विभाग के रूप में, शहरी विकास और आवास विभाग इस बात को पहचानता है कि प्रदूषण, यातायात की भीड़ और बढ़ती परिवहन लागत जैसी शहरी चुनौतियां से निपटने में इलेक्ट्रिक मोबिलिटी महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगी। ईवी को अपनाने को बढ़ावा देने के उपाय के रूप में, ईवी मॉडल शहरों के भीतर के क्षेत्रों को ग्रीन जोन के रूप में चिह्नित किया जाएगा, जहाँ इलेक्ट्रिक वाहनों के विशेष उपयोग की अनुमति होगी। यह नीति सभी नागरिकों के जीवन की गुणवत्ता में सुधार करते हुए एक स्वच्छ, स्मार्ट और अधिक समावेशी परिवहन पारिस्थितिकी तंत्र बनाने के लिए डिज़ाइन की गई है।

शहरी विकास एवं आवास विभाग ने ईवी नीति के लिए नोडल विभाग के रूप में सतत शहरी गतिशीलता को बढ़ावा देने के लिए सक्रिय प्रयास किए हैं। "ईवी तरंग" पोर्टल का विकास मध्य प्रदेश में ईवी से संबंधित सभी सूचनाओं के लिए वन-स्टॉप संसाधन के रूप में कार्य करता है। पोर्टल नीति के तहत उपलब्ध प्रोत्साहनों, पारंपरिक आंतरिक दहन इंजन (ICE) समकक्षों के साथ ईवी की तुलना करने के लिए उपकरण और प्रोत्साहन प्राप्त करने के बारे में मार्गदर्शन के बारे में व्यापक जानकारी प्रदान करता है।

पांच शहरों-भोपाल, इंदौर, ग्वालियर, जबलपुर और उज्जैन को "मॉडल ईवी सिटीज" के रूप में विकसित किया जाएगा, जो ईवी इकोसिस्टम में बुनियादी ढांचे और नवाचार के लिए मानक स्थापित करेगा। इस व्यापक दृष्टिकोण के साथ, हमारा लक्ष्य अपने नागरिकों के लिए वायु गुणवत्ता में सुधार करते हुए विद्युतीकृत गतिशीलता में अग्रणी बनना है।

(कैलाश विजयवर्गीय)

शहरी विकास एवं आवास विभाग
मंत्री

मध्य प्रदेश सरकार
वल्लभ भवन, भोपाल-462004



संदेश

दुनिया की सबसे तेजी से बढ़ती बड़ी अर्थव्यवस्था भारत ने आत्मनिर्भर और विकसित भारत बनने की यात्रा शुरू कर दी है। सबसे तेजी से बढ़ते राज्यों में से एक मध्य प्रदेश निवेश के लिए पसंदीदा गंतव्य बन गया है। राज्य प्रचुर संसाधनों, अत्याधुनिक बुनियादी ढांचे, एक एकीकृत समग्र दृष्टिकोण और दूरदर्शी नेतृत्व द्वारा संचालित "असीमित संभावनाएं" प्रदान करता है। केंद्रीय स्थान, उत्कृष्ट औद्योगिक श्रम संबंध, सभी आत्मसात संस्कृति के साथ मिलकर मध्य प्रदेश को व्यापक आर्थिक विकास के प्रमुख चालक के रूप में स्थान मिलता है।

राज्य ने हितधारकों के साथ गहन सहयोगात्मक परामर्श के बाद 18 नई नीतियां तैयार की हैं। हालांकि ये नीतियां किसी भी अन्य राज्य द्वारा प्रदान किए जाने वाले सर्वोत्तम वित्तीय प्रोत्साहनों के बराबर हैं, फिर भी इनका ध्यान निर्बाध निवेश वातावरण, अनुकरणीय व्यापार करने में आसानी और अनुपालन बोझ को कम करने पर है। राज्य ने पहले से ही फेसलेस इंटरफेस और समयबद्ध मंजूरी के साथ अनुमोदन को सुव्यवस्थित करने के लिए तंत्र स्थापित कर दिया है। मध्य प्रदेश ने लोक सेवा वितरण गारंटी अधिनियम की अवधारणा शुरू की और यह सुनिश्चित करने के लिए प्रतिबद्ध है कि सभी अनुमोदन इस अधिनियम के तहत अधिसूचित किए जाएं। उद्योगों के लिए प्लग एंड प्ले इंफ्रास्ट्रक्चर प्रदान करना नीतियों का एक और महत्वपूर्ण आधार है।

मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन नीति, 2025 राज्य में ईवी पारिस्थितिकी तंत्र को बदलने के लिए तैयार है। यह एक ओर, रोड टैक्स और पंजीकरण शुल्क छूट के साथ इलेक्ट्रिक वाहनों को अपनाने के लिए उच्च वित्तीय प्रोत्साहन प्रदान करता है, दूसरी ओर, चार्जिंग और स्विपिंग इंफ्रास्ट्रक्चर की तैनाती में तेजी लाने के लिए प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष प्रोत्साहन देता है। नीति मध्य प्रदेश को ईवी और ईवी घटक विनिर्माण सुविधाओं की स्थापना के लिए एक अत्यधिक आकर्षक गंतव्य के रूप में स्थापित करना चाहती है। इसके अतिरिक्त, ईवी उद्योग के लिए आवश्यक कौशल के साथ कार्यबल को लैस करने के लिए, नीति में इंजीनियरिंग कॉलेजों और आईटीआई में ईवी और ईवी घटक से संबंधित पाठ्यक्रम शुरू करने का प्रावधान है। नीति का उद्देश्य भोपाल, इंदौर, ग्वालियर, जबलपुर और उज्जैन को "ईवी मॉडल सिटी" के रूप में स्थापित करना है।

मध्य प्रदेश की पहचान निरंतर विकास के लिए सक्रिय और पारदर्शी शासन के साथ-साथ सुसंगत, स्थिर लेकिन चुस्त नीतिगत रूपरेखा रही है। पहले जैसा अवसर सभी संभावित निवेशकों को आकर्षित करता है कि वे आएँ और मध्य प्रदेश की समृद्धि और विकास के लिए स्थायी भागीदारी बनाएं। हम आपका स्वागत करते हैं कि आप आएँ और विकसित मध्य प्रदेश की विकास कहानी में शामिल हों।

(Signature)

(अनुराग जैन)
प्रमुख शासन
सचिव



मध्य प्रदेश सरकार
शहरी विकास एवं आवास विभाग
वल्लभ भवन, भोपाल-462004

संदेश

भारत 2030 तक नए वाहनों की बिक्री में 30% इलेक्ट्रिक वाहनों (ईवी) की हिस्सेदारी सुनिश्चित करने के महत्वाकांक्षी लक्ष्य के साथ संधारणीय गतिशीलता की दिशा में महत्वपूर्ण प्रगति कर रहा है। यह लक्ष्य 2070 तक शुद्ध-शून्य उत्सर्जन प्राप्त करने की देश की व्यापक प्रतिबद्धता में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। इस राष्ट्रीय दृष्टिकोण के अनुरूप, मध्य प्रदेश ने 2019 में अपनी पहली इलेक्ट्रिक वाहन नीति पेश की, जिसमें बैटरी इलेक्ट्रिक वाहनों (बीईवी) को अपनाने को बढ़ावा देने पर ध्यान केंद्रित किया गया। नीति में उपभोक्ता प्रोत्साहन और बुनियादी ढांचे के विकास सहित रणनीतिक उपाय किए गए, जिनका उद्देश्य एक मजबूत और टिकाऊ ईवी पारिस्थितिकी तंत्र बनाना है।

तकनीकी प्रगति और पिछले नीति चरण से सीखों को स्वीकार करते हुए, राज्य ने मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2025 के माध्यम से अपनी प्रतिबद्धताओं को बढ़ाया है। यह अद्यतन नीति राज्य के भीतर परिवहन के लिए प्राथमिक विकल्प के रूप में इलेक्ट्रिक वाहनों को स्थान देने का प्रयास करती है।

मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2025 मुख्य फोकस क्षेत्रों पर आधारित है जिसका उद्देश्य ईवी को अपनाने में तेजी लाना और एक स्थायी पारिस्थितिकी तंत्र को बढ़ावा देना है। एक प्रमुख प्राथमिकता एक मजबूत और सुलभ ईवी चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर का विकास है जो सभी को, जिसमें दिव्यांग व्यक्ति भी शामिल हैं, सुविधा और निर्बाध पहुंच सुनिश्चित करता है। नीति में मध्य प्रदेश को ईवी इंफ्रास्ट्रक्चर विकास और संबंधित विनिर्माण उद्योगों की स्थापना के लिए प्रमुख गंतव्य के रूप में स्थापित करने की परिकल्पना की गई है, जिससे इस क्षेत्र में निवेश और नवाचार को बढ़ावा मिलेगा। सर्कुलर इकोनॉमी सिद्धांतों को बढ़ावा देने की भावना में, नीति ईवी बैटरियों के लिए बहु-जीवन अनुप्रयोगों की खोज को दृढ़ता से प्रोत्साहित करती है, जो उनकी संभावित कीमत को पहचानती है, भले ही उनकी क्षमता उनकी प्रारंभिक रेटिंग की तुलना में खराब हो गई हो। इसके अतिरिक्त, कौशल विकास पहलों को बढ़ावा देने और ईवी क्षेत्र में रोजगार की संभावनाओं का विस्तार करने, उद्योग के विकास का समर्थन करने के लिए आवश्यक विशेषज्ञता के साथ कार्यबल को लैस करने और नए रोजगार के अवसर पैदा करने पर महत्वपूर्ण जोर दिया गया है। मेरा दृढ़ विश्वास है कि इस नीति को प्रभावी ढंग से लागू करने और अनुसंधान और विकास प्रयासों में तेजी लाने के द्वारा, मध्य प्रदेश 2070 तक भारत को अपने शुद्ध-शून्य उत्सर्जन लक्ष्य को प्राप्त करने में मदद करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकता है और इस क्षेत्र में खुद को राष्ट्रीय नेता के रूप में स्थापित कर सकता है।


(Saroj Kumar Shukla)

प्रमुख सचिव
शहरी विकास एवं आवास विभाग
मध्य प्रदेश

विषयसूची

प्रस्तावना.....	
शब्दावली	
शब्द-संक्षेप	
1. पृष्ठभूमि	
2. दृष्टि	
3. उद्देश्य	
4. पॉलिसी अवधि.....	
5. नीति का दायरा	
6. नोडल संगठन	
7. नीतिगत लक्ष्य.....	
8. अपेक्षित परिणाम.....	
9. विधायी और नियामक संदर्भ.....	
10. रणनीति	
11. इलेक्ट्रिक वाहन प्रकार प्रोत्साहन संरचना	
12. चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर.....	
13. चार्जिंग अवसंरचना के विकास के लिए अन्य पहल.....	
14. उत्पादन	
15. रीसाइक्लिंग पारिस्थितिकी तंत्र - बैटरी और ईवीएस	
16. अनुसंधान एवं नवाचार उन्मुख औद्योगिक विकास	
17. नौकरियाँ सृजित करना - व्यावसायिक प्रशिक्षण	
18. जन जागरण	
19. नीति का कार्यान्वयन	
20. परिचालन दिशानिर्देश	

प्रस्तावना

2013 में, भारत ने राष्ट्रीय इलेक्ट्रिक मोबिलिटी मिशन योजना (NEMMP) की स्थापना करके इलेक्ट्रिक मोबिलिटी की ओर अपनी यात्रा शुरू की। इस पहल का प्राथमिक उद्देश्य राष्ट्रीय ऊर्जा सुरक्षा को मजबूत करना, लागत प्रभावी और पर्यावरण के अनुकूल परिवहन विकल्प प्रदान करना और भारतीय ऑटोमोटिव उद्योग को वैश्विक विनिर्माण उत्कृष्टता की स्थिति प्राप्त करने के लिए सशक्त बनाना था। पिछले कुछ वर्षों में, केंद्र सरकार ने बिजली मंत्रालय (MoP), सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (MoRTH), भारी उद्योग मंत्रालय (MoHI) और आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय (MoHUA) जैसे प्रमुख मंत्रालयों के साथ मिलकर देश में EV पैठ का समर्थन करने के लिए विभिन्न नीतिगत पहल शुरू की हैं। अक्टूबर 2024 से चालू होने वाली पीएम ई-ड्राइव योजना देश में ई-मोबिलिटी को आगे बढ़ाने के लिए भारत की प्राथमिक नीति है। इस योजना का कुल वित्तीय परिचय 10,900 करोड़ रुपये है। राज्य सरकार की इलेक्ट्रिक वाहन नीतियों के साथ मिलकर केंद्र सरकार के पूर्व दूरदर्शी प्रयासों से वित्त वर्ष 2018-19 से वित्त वर्ष 2023-24 तक 62.8 प्रतिशत की सीएजीआर के साथ देश में 53 लाख से अधिक इलेक्ट्रिक वाहनों की पहुंच संभव हुई है।

मध्य प्रदेश ने 2019 में अपनी राज्य ईवी नीति विकसित की। शहरी विकास और आवास विभाग को इस नीति के कार्यान्वयन के लिए नोडल विभाग के रूप में नामित किया गया था, जिसका उद्देश्य राज्य में ईवी की तैनाती में तेजी लाना था। इस नीतिगत पहल के परिणाम ने वित्त वर्ष 2018-19 से वित्त वर्ष 2023-24 तक 88.6 प्रतिशत की उल्लेखनीय सीएजीआर दिखाई है, जिसके परिणामस्वरूप राज्य के भीतर 1.48 लाख से अधिक ईवी का संचयी पंजीकरण हुआ है। हालांकि, पिछले कुछ वर्षों में, तकनीकी प्रगति, उपभोक्ता वरीयताओं में बदलाव और पर्यावरणीय विचारों के कारण मौजूदा ईवी नीति को अद्यतन करने की आवश्यकता है, जिसमें उपभोक्ताओं और निर्माताओं को प्रोत्साहन, नए ईवी खंडों को शामिल करने, बुनियादी ढांचे के विकास और नियमों में समायोजन की आवश्यकता है। मध्य प्रदेश ईवी अपनाने को बढ़ावा देने के लिए अतिरिक्त लीवर के साथ मौजूदा ईवी नीति को अपनाने की इस आवश्यकता को पहचानता है।

इस संबंध में, मध्य प्रदेश सरकार इस बढ़ते क्षेत्र में अवसरों को भुनाने और समय पर निवेश को प्रोत्साहित करने के लिए संशोधित मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2025 पेश कर रही है। नीति राज्य में ईवी उद्योग को बढ़ावा देने के लिए एक व्यापक रूपरेखा की रूपरेखा तैयार करती है। राज्य की औद्योगिक संवर्धन नीति के अनुसार ईवी पारिस्थितिकी तंत्र में स्थानीय विनिर्माण को बढ़ावा देने पर विशेष ध्यान दिया गया है। मौद्रिक लाभों के अलावा, नीति मांग सृजन के लिए कई गैर-मौद्रिक लाभों को भी रेखांकित करती है और साथ ही मध्य प्रदेश को एक आदर्श ईवी राज्य बनाने के उद्देश्य से प्रत्येक वाहन खंड के लिए विशिष्टताओं पर ध्यान देकर आपूर्ति श्रृंखला में अंतराल को भरती है।

शब्दावली

उन्नत बैटरी लिथियम पॉलीमर, लिथियम आयरन फॉस्फेट, लिथियम कोबाल्ट ऑक्साइड, लिथियम टाइटेनेट, लिथियम निकल मैंगनीज कोबाल्ट, लिथियम मैंगनीज ऑक्साइड, मेटल हाइड्राइड, जिंक एयर, सोडियम एयर, निकल जिंक, लिथियम एयर और विकास या उपयोग के तहत अन्य समान रसायन जैसी नई पीढ़ी की बैटरियों का प्रतिनिधित्व करता है।

बैटरी स्वैपिंग स्टेशन: एक ऐसा स्टेशन जहां कोई भी इलेक्ट्रिक वाहन अपनी डिस्चार्ज बैटरी या आंशिक रूप से चार्ज बैटरी को चार्ज की गई बैटरी से बदलवा सकता है।

बैटरी स्वैपिंग ऑपरेटर ऐसी संस्थाएं जो ऐसे स्टेशन का संचालन और प्रबंधन करती हैं, जहां डिस्चार्ज बैटरी या आंशिक रूप से चार्ज बैटरी वाला कोई भी विद्युत वाहन, किसी अन्य बैटरी के साथ अलग होने और बदलने की सेवा का लाभ उठा सकता है, जिसे विद्युत रूप से रिचार्ज किया गया है और जो प्रतिस्थापन के उद्देश्य से परिसर में आसानी से उपलब्ध है।

बैटरी नवीनीकरण कर्तानवीनीकरण प्रक्रिया में लगी एक इकाई, जिसमें रासायनिक उपचार और भौतिक मरम्मत सहित विभिन्न तरीकों के माध्यम से कमजोर स्वास्थ्य वाली बैटरियों को उनकी मूल क्षमता के करीब लाना शामिल है।

बैटरी रीसाइकिलर एक ऐसी इकाई है जो उच्च शुद्धता वाले घटकों को पुनर्प्राप्त करने के लिए प्रयुक्त बैटरियों को पुनर्चक्रित करने में विशेषज्ञता रखती है, तथा यह सुनिश्चित करती है कि प्रक्रिया पर्यावरणीय नियमों और सुरक्षा मानकों का पालन करती है।

बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन (बीईवी) यह केवल इलेक्ट्रिक मोटर और उन्नत बैटरी (इंजन को शक्ति प्रदान करने के लिए) वाले ऑटोमोबाइल को संदर्भित करता है, जिनका ऊर्जा घनत्व लिथियम-आयन बैटरी के समान या उससे अधिक होता है।

चार्जिंग/बैटरी स्वैपिंग उपकरण उपकरण जो विशेष रूप से बीईवी के अंदर बैटरी चार्ज करने या बैटरी बदलने के लिए उपयोग किया जाता है।

चार्जिंग स्टेशन:

छोटा चार्जिंग स्टेशन: एक ऐसी सुविधा जो कई इलेक्ट्रिक वाहन आपूर्ति उपकरणों (ईवीएसई) से सुसज्जित है, जो अलग-अलग क्षमता प्रदान करती है और एसी और डीसी दोनों चार्जिंग क्षमताओं का समर्थन करती है, जिसकी कुल क्षमता 112 किलोवाट (लो टेंशन के रूप में वर्गीकृत) से अधिक नहीं है। इसे विशेष रूप से इलेक्ट्रिक दोपहिया और इलेक्ट्रिक तिपहिया वाहनों को चार्ज करने के लिए डिज़ाइन किया गया है, और यह 112 किलोवाट से कम क्षमता वाली बिजली आपूर्ति से जुड़ा है, या मध्य प्रदेश विद्युत नियामक आयोग के नियमों के अनुसार लो टेंशन लाइन से जुड़ा है।

मध्यम चार्जिंग स्टेशन: एक ऐसी सुविधा जो कई इलेक्ट्रिक वाहन आपूर्ति उपकरणों (ईवीएसई) से सुसज्जित है, जो अलग-अलग क्षमता प्रदान करती है और एसी और डीसी दोनों चार्जिंग क्षमताओं का समर्थन करती है, जिसकी कुल क्षमता 112 किलोवाट (लो टेंशन के रूप में वर्गीकृत) से अधिक नहीं है। इसे विशेष रूप से इलेक्ट्रिक दोपहिया, इलेक्ट्रिक तिपहिया और अनिवार्य आवश्यकता के रूप में इलेक्ट्रिक चार पहिया वाहनों को चार्ज करने के लिए डिज़ाइन किया गया है। यह स्टेशन 112 किलोवाट से कम क्षमता वाली बिजली आपूर्ति से जुड़ा है, या मध्य प्रदेश विद्युत नियामक आयोग के नियमों के अनुसार लो टेंशन लाइन से जुड़ा है।

बड़ा चार्जिंग स्टेशन: एक ऐसी सुविधा जो कई इलेक्ट्रिक वाहन आपूर्ति उपकरणों (ईवीएसई) से सुसज्जित है, जो अलग-अलग क्षमता प्रदान करती है और एसी और डीसी दोनों चार्जिंग क्षमताओं का समर्थन करती है, जिसकी कुल क्षमता 112 किलोवाट से अधिक है (एक हाई टेंशन (एचटी) लाइन से जुड़ी हुई)। इसे अनिवार्य रूप से हल्के वाणिज्यिक वाहनों, ट्रकों या बसों के अलावा किसी अन्य वाहन खंड को चार्ज करने के लिए डिज़ाइन किया गया है। मध्य प्रदेश विद्युत नियामक आयोग के नियमों के अनुसार, यह स्टेशन 112 किलोवाट से अधिक क्षमता वाली बिजली आपूर्ति से जुड़ा हुआ है।

चार्ज पॉइंट ऑपरेटर: वह इकाई जो इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग, ग्राहक सहायता, नेटवर्क समाधान (स्वतंत्र रूप से या नेटवर्क सेवा प्रदाता के साथ साझेदारी में) जैसी सेवाएं प्रदान करने के लिए चार्जर्स का नेटवर्क संचालित करती है।

ईवी चार्जर ईवी चार्जर, जिसे इलेक्ट्रिक वाहन आपूर्ति उपकरण (ईवीएसई) भी कहा जाता है, ईवी बुनियादी ढांचे का एक तत्व है जो इलेक्ट्रिक वाहनों को रिचार्ज करने के लिए विद्युत ऊर्जा की आपूर्ति करता है।

ईंधन सेल इलेक्ट्रिक वाहन फ्यूल सेल इलेक्ट्रिक व्हीकल (FCEV) से तात्पर्य ऐसे वाहन से है जो अपनी ऑन-बोर्ड इलेक्ट्रिक मोटर को पावर देने के लिए बैटरी या सुपर-कैपेसिटर के साथ फ्यूल सेल का इस्तेमाल करता है। वाहनों में फ्यूल सेल हाइड्रोजन को ईंधन के रूप में इस्तेमाल करके मोटर को पावर देने के लिए बिजली पैदा करते हैं।

हल्के वाणिज्यिक वाहन (एलसीवी) इन्हें 3,500 किलोग्राम तक के सकल वाहन भार (जीवीडब्ल्यू) वाले माल वाहक के रूप में परिभाषित किया गया है और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा इन्हें एन1 प्रकार के वाहन के रूप में वर्गीकृत किया गया है।

प्लग-इन हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन (PHEV): इसमें विस्तारित रेंज इलेक्ट्रिक वाहन, एक मजबूत हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन शामिल है जिसमें रिचार्जबल ऊर्जा भंडारण प्रणाली के ऑफ-व्हीकल चार्जिंग का प्रावधान है

सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन का अर्थ है एक उपकरण या स्टेशन जो घर के परिसर के बाहर इलेक्ट्रिक वाहन की बैटरी चार्ज करने के लिए बिजली की आपूर्ति करता है।

पंजीकृत वाहन स्कैपिंग सुविधा (आरवीएसएफ): ऐसी सुविधाएं जो MoRTH दिशानिर्देशों के अनुसार पर्यावरण अनुकूल तरीके से वाहनों की स्कैपिंग करने के लिए सुसज्जित हैं।

श्रृंखला हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन कोई भी वाहन जो केवल रिचार्जबल ऊर्जा भंडारण प्रणाली से संचालित विद्युत मोटर द्वारा संचालित पहियों तक शक्ति प्रदान करता है, लेकिन जो रिचार्जबल ऊर्जा भंडारण प्रणाली या विद्युत मोटर को शक्ति प्रदान करने के लिए दहन इंजन का उपयोग भी करता है।

श्रृंखला समानांतर हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन एक समानांतर हाइब्रिड विद्युत वाहन जिसमें दहन इंजन के लिए एक प्रणाली शामिल होती है जो रिचार्जबल ऊर्जा भंडारण प्रणाली या विद्युत मोटर को शक्ति प्रदान करती है।

सशक्त हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन (एसएचईवी): एक हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन जिसमें 'स्टॉप-स्टार्ट' व्यवस्था, 'इलेक्ट्रिक रीजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम' और एक 'मोटर ड्राइव' होता है, जहां मोटर अकेले ही वाहन को स्थिर स्थिति से आगे बढ़ाने में सक्षम होती है।

शब्द-संक्षेप

अराइ	ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया
एएसएमसी	ऑटोमोटिव आपूर्तिकर्ता विनिर्माण केंद्र
बेव	बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन
बीएसओ	बैटरी स्विपिंग ऑपरेटर
सीआई	चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर
सीआईआरटी	केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान
डेली	ड्राइविंग लाइसेंस
ईवी	विद्युतीय वाहन
ईसीएस	समतुल्य कार स्थान
ईओ	ऊर्जा ऑपरेटर
यश	(हाइब्रिड एवं) इलेक्ट्रिक वाहनों का तेजी से अपनाना एवं निर्माण
एफसीईवी	ईंधन सेल इलेक्ट्रिक वाहन
गोएमपी	मध्य प्रदेश सरकार
जाओ	भारत सरकार
आईसीएटी	अंतर्राष्ट्रीय ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी केंद्र
बर्फ	आंतरिक जलन ऊर्जाएं
आईएसबीटी	अंतर्राज्यीय बस टर्मिनल
एमपी-ईवीपीबी	मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन प्रमोशन बोर्ड
मोहुआ	आवास और शहरी मामलों का मंत्रालय
एमपीईआरसी	मध्य प्रदेश विद्युत नियामक आयोग
एमपीपीसीबी	मध्य प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड
एमपीपीएमसीएल	एमपी पावर मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड
एनयूटीपी	राष्ट्रीय शहरी परिवहन नीति
ओईएम	मूल उपकरण निर्माता
आरडब्लूए	निवासी कल्याण संघ
स्ट्रू	राज्य सरकार परिवहन इकाइयाँ
अनुसूचित जाति	कौशल केंद्र
यूडीएचडी	शहरी विकास एवं आवास विभाग

1. पृष्ठभूमि

वैश्विक अर्थव्यवस्था में परिवहन और ऑटोमोटिव उद्योग ईवी की ओर तेजी से बदलाव का अनुभव कर रहे हैं। यह अनुमान लगाया गया है कि वैश्विक ईवी क्षेत्र 2023 और 2035 के बीच 15.9% की सीएजीआर से विस्तार करने के लिए बाध्य है और राजस्व के मामले में इसका मूल्य 561.3 बिलियन अमरीकी डॉलर होने की उम्मीद है।

भारत सरकार (जीओआई) ईवी उद्योग की क्षमता का दोहन करने के लिए कई पहलों को सक्रिय रूप से बढ़ावा दे रही है, जिसका समग्र लक्ष्य 2030 तक वाणिज्यिक वाहनों के लिए 70%, निजी वाहनों के लिए 30%, बसों के लिए 40% और दो और तिपहिया वाहनों के लिए 80% की बिक्री हासिल करना है। भारतीय ईवी उद्योग को 2022 और 2030 के बीच 49% की सीएजीआर से बढ़ने का अनुमान है, जिसमें 2030 तक 10 मिलियन वार्षिक बिक्री होगी। ईवी उद्योग द्वारा 2030 तक लगभग 50 मिलियन प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रोजगार सृजित करने का भी अनुमान है।

मध्य प्रदेश भारत सरकार के व्यापक लक्ष्यों के साथ तालमेल बिठाते हुए ईवी को अपनाने को बढ़ावा देने के लिए सक्रिय रूप से प्रयास कर रहा है। यह अपने अभिनव तंत्रों के साथ-साथ दूरदर्शी पहलों के कारण भारत में निवेश के लिए एक पसंदीदा स्थान के रूप में विकसित हो रहा है। यह तेजी से ईज ऑफ़ इंडिंग बिजनेस (ईओडीबी) और ईज ऑफ़ लिविंग (ईओएल) पहलों को आगे बढ़ा रहा है और अपने उद्योगों के लिए नियामक बोझ को सक्रिय रूप से सीमित कर रहा है। मध्य प्रदेश के पास भारत के ईवी विनिर्माण केंद्र के रूप में खुद को स्थापित करने की अपार संभावनाएं और क्षमता है। यह संशोधित ईवी नीति इस क्षमता को साकार करने की दिशा में एक समय पर उठाया गया कदम है।

2. दृष्टि

स्थायी विद्युत गतिशीलता को बढ़ावा देना तथा परिवहन क्षेत्र से उत्सर्जन में कमी लाकर मध्य प्रदेश की वायु गुणवत्ता में सुधार लाना।

3. उद्देश्य

- (i) एक ऐसा भविष्य प्राप्त करना जहां इलेक्ट्रिक वाहन सभी के लिए परिवहन का पसंदीदा साधन बन जाए।
- (ii) दिव्यांग लोगों सहित सभी के लिए मजबूत और सुलभ ईवी चार्जिंग बुनियादी ढांचे का विकास करना।
- (iii) सरकारी संस्थाओं, निजी क्षेत्र, अनुसंधान संस्थानों और नागरिक समाज संगठनों के बीच सहयोग को बढ़ावा देना।
- (iv) मध्य प्रदेश को ईवी अवसंरचना और संबंधित विनिर्माण उद्योगों की स्थापना के लिए प्रमुख गंतव्य के रूप में स्थापित करना।
- (v) मध्य प्रदेश में ईवी क्षेत्र में कौशल विकास पहल को बढ़ावा देना और नौकरी की संभावनाओं का विस्तार करना।

4. पॉलिसी अवधि

यह नीति अधिसूचना की तिथि से पांच वर्ष की अवधि तक (या) मध्य प्रदेश सरकार के नोडल विभाग द्वारा जारी अद्यतन/संशोधित नीति द्वारा प्रतिस्थापित होने तक सक्रिय रहेगी।

5. नीति का दायरा

- (i) यह नीति बैटरी इलेक्ट्रिक वाहनों (BEVs), ईंधन सेल इलेक्ट्रिक वाहनों (FCEVs) पर लागू होती है। इलेक्ट्रिक वाहनों (EVs) का कोई भी संदर्भ अब से केवल BEVs और FCEVs पर ही लागू होगा।
- (ii) नीति के प्रभावी कार्यान्वयन को सुनिश्चित करने के लिए व्यापक परिचालन दिशानिर्देश भी जारी किए जाएंगे।
- (iii) नीति में प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष दोनों तरह के प्रोत्साहन दिए गए हैं, जिससे राज्य में इलेक्ट्रिक वाहनों की मांग को बढ़ावा मिलेगा।

- (iv) यह नीति वाहन बेड़े संचालकों को अपने वाणिज्यिक वाहनों को ई.वी. में परिवर्तित करने के लिए सहायता तंत्र प्रदान करती है, क्योंकि इससे उत्सर्जन को कम करने में महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ सकता है।
- (v) नीति में बसों, ट्रकों और ट्रैक्टरों जैसे भारी वाहनों में इलेक्ट्रिक वाहनों को तेजी से अपनाने को प्राथमिकता दी गई है, क्योंकि ये वाहन सड़क परिवहन क्षेत्र में उत्सर्जन में प्रमुख योगदानकर्ता हैं।
- (vi) पूरे राज्य में चार्जिंग और स्विपिंग बुनियादी ढांचे की स्थापना को बढ़ावा देने के लिए प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष प्रोत्साहन दिए जा रहे हैं।
- (vii) 'ईवी तरंग' नामक एक एकीकृत ऑनलाइन पोर्टल शुरू किया गया है, जो मध्य प्रदेश में ईवी से संबंधित सभी मामलों के लिए वन-स्टॉप संसाधन के रूप में काम करेगा। यह पोर्टल नीति के तहत उपलब्ध प्रोत्साहनों, पारंपरिक आंतरिक दहन इंजन (ICE) समकक्षों के साथ ईवी की तुलना करने के लिए उपकरण और प्रोत्साहन प्राप्त करने के बारे में मार्गदर्शन के बारे में व्यापक जानकारी प्रदान करेगा।
- (viii) इस नीति का उद्देश्य समकालीन औद्योगिक संवर्धन नीति के माध्यम से मध्य प्रदेश को इलेक्ट्रिक वाहन और इलेक्ट्रिक वाहन घटक विनिर्माण सुविधाओं की स्थापना के लिए एक अत्यधिक आकर्षक गंतव्य के रूप में स्थापित करना है।
- (ix) नीति का उद्देश्य ईवी विनिर्माण, चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर विकास और सार्वजनिक और निजी परिवहन दोनों में ईवी के उपयोग को बढ़ावा देकर रोजगार के नए अवसर पैदा करना है। इसके अतिरिक्त, इसमें आईटीआई और इंजीनियरिंग कॉलेजों में ईवी और ईवी घटक-संबंधी पाठ्यक्रम शुरू करने की योजना भी शामिल है, ताकि कार्यबल को ईवी उद्योग के लिए आवश्यक कौशल से लैस किया जा सके।
- (x) इस नीति के साथ ही एक जन जागरूकता अभियान भी शुरू किया जाएगा, जिससे जनता को इलेक्ट्रिक वाहनों के लाभों, चार्जिंग अवसंरचना के उपयोग तथा उपभोक्ताओं को इलेक्ट्रिक वाहनों को अपनाने के लिए प्रेरित करने हेतु पर्यावरणीय लाभों के बारे में शिक्षित किया जा सके तथा इलेक्ट्रिक वाहनों के बारे में मिथकों को दूर किया जा सके।
- (xi) यह पॉलिसी केवल इलेक्ट्रिक वाहनों को कवर करती है तथा किसी भी प्रकार के हाइब्रिड वाहनों पर लागू नहीं होती है।

6. नोडल संगठन

- (i) मध्य प्रदेश नगरीय विकास एवं आवास विभाग, मध्य प्रदेश सरकार, मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2025 के कार्यान्वयन के लिए नोडल विभाग होगा या जैसा कि राज्य सरकार द्वारा तय किया जाएगा।
- (ii) मध्य प्रदेश सरकार की एमपी पावर मैनेजमेंट कंपनी लिमिटेड ईवी चार्जिंग बुनियादी ढांचे के लिए राज्य नोडल एजेंसी होगी।
- (iii) मध्य प्रदेश सरकार नई नीति के व्यापक कार्यान्वयन और सहयोग को बढ़ाने के लिए सभी संबंधित विभागों के हितधारकों को शामिल करते हुए एक मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन बोर्ड (एमपी-ईवीपीबी) की स्थापना करेगी।

7. नीतिगत लक्ष्य

- (i) नीति का उद्देश्य भोपाल, इंदौर, जबलपुर, ग्वालियर और उज्जैन को आदर्श ईवी शहरों के रूप में नामित करना है, ताकि उनके अंतर-शहर सार्वजनिक बस बेड़े के विद्युतीकरण के लिए विस्तृत योजनाओं को लागू किया जा सके, नामित पायलट पहलों को क्रियान्वित किया जा सके और नीति के भीतर अन्य सभी निर्दिष्ट प्रावधानों का प्रभावी निष्पादन सुनिश्चित किया जा सके।
- (ii) इलेक्ट्रिक दोपहिया वाहन लक्ष्य:
 - (a) पॉलिसी अवधि के अंत तक सभी नये पंजीकरणों का 40% प्राप्त करना।
 - (b) पॉलिसी अवधि के अंत तक वाणिज्यिक बेड़े में सभी नए पंजीकरणों का 100% प्राप्त करना।
- (iii) इलेक्ट्रिक तिपहिया वाहन का लक्ष्य:
 - (a) पॉलिसी अवधि के अंत तक यात्री और माल दोनों खंडों में सभी नए पंजीकरणों का 80% प्राप्त करना।
- (iv) इलेक्ट्रिक चार पहिया वाहन का लक्ष्य:
 - (a) पॉलिसी अवधि के अंत तक सभी नये पंजीकरणों का 15% प्राप्त करना।
- (v) इलेक्ट्रिक बस लक्ष्य:
 - (a) पॉलिसी अवधि के अंत तक सभी नये पंजीकरणों का 40% प्राप्त करना।

- (vi) सरकारी निगमों, बोर्डों और सरकारी एम्बुलेंस आदि के अंतर्गत आने वाले वाहनों सहित राज्य सरकार के सभी प्रकार के 80% वाहन नीति अवधि के अंत तक इलेक्ट्रिक वाहनों के रूप में खरीदे जाएंगे, बशर्ते-
- (a) वे 2-व्हीलर, 3-व्हीलर या 4-व्हीलर श्रेणियों में आते हैं।
- (b) वे बाजार में व्यावसायिक रूप से उपलब्ध EV समकक्ष हैं।

8. अपेक्षित परिणाम

- (i) सरकारी प्रोत्साहनों और बाजार विकास के माध्यम से विश्व स्तरीय प्रदर्शन और प्रतिस्पर्धी मूल्य प्रदान करने वाले विश्वसनीय, किफायती और कुशल इलेक्ट्रिक वाहनों के विकास को बढ़ावा देना।
- (ii) परिवहन क्षेत्र की आयातित जीवाश्म ईंधन पर निर्भरता कम करना।
- (iii) ई.वी. को अपनाकर, टेलपाइप उत्सर्जन को कम करके तथा नवीकरणीय स्रोतों से बिजली उत्पादन पर जोर देकर राज्य में वायु प्रदूषण को कम करना।
- (iv) विश्व स्तर पर प्रतिस्पर्धी ईवी विनिर्माण पारिस्थितिकी तंत्र स्थापित करना।
- (v) इस उभरते क्षेत्र में रोजगार सृजन का समर्थन करें।
- (vi) बैटरी का पुनर्चक्रण और पुनः उपयोग के लिए नवीनीकरण हेतु अनुकूल वातावरण तैयार करें।
- (vii) ई.वी. निर्माताओं, अनुसंधान संस्थानों और शिक्षाविदों को इस क्षेत्र में अत्याधुनिक अनुसंधान और विकास में अग्रणी बनने के लिए प्रोत्साहित करना।

9. विधायी और नियामक संदर्भ

(i) कानून, नियम और विनियम (केन्द्रीय)

- (a) मोटर वाहन अधिनियम, 1988
- (b) राष्ट्रीय भवन संहिता, 2005
- (c) सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) दिशानिर्देश / परिपत्र
- (d) इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर - संशोधित समेकित दिशानिर्देश और मानक (विद्युत मंत्रालय - संशोधित अप्रैल 2023)

(ii) कानून, नियम और विनियम (राज्य)

- (a) मध्य प्रदेश नगर निगम अधिनियम, 1956
- (b) मध्य प्रदेश नगर पालिका परिषद अधिनियम, 1961
- (c) मध्य प्रदेश भूमि विकास अधिनियम, 2012
- (d) मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) नीति 2019
- (e) मध्य प्रदेश औद्योगिक संवर्धन नीति 2014 (संशोधित 2018)

(iii) परिचालन नियंत्रण/दिशानिर्देश

- (a) मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) नीति 2025 और भारत सरकार (जीओआई) और मध्य प्रदेश सरकार (जीओएमपी) द्वारा जारी सभी लागू दिशानिर्देश, परिपत्र और अन्य विनियम।

(iv) इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए परिवहन नियमों में संशोधन

- (a) नीचे दिए गए सभी विनियम केवल एफसीईवी (ईंधन सेल इलेक्ट्रिक वाहन) और बीईवी (बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन) के लिए लागू हैं, जो लिथियम-आयन बैटरी के समान या उससे अधिक ऊर्जा/शक्ति घनत्व वाली उन्नत बैटरी प्रौद्योगिकियों का उपयोग करते हैं।
- (b) परिवहन विभाग इलेक्ट्रिक वाणिज्यिक सार्वजनिक परिवहन वाहनों को परमिट छूट प्रदान करेगा।
- (c) भीड़भाड़ से बचने के लिए इलेक्ट्रिक ऑटो/रिक्शा को केवल कुछ क्षेत्रों में या प्रमुख शहरों के बाहर ही अनुमति दी जाएगी।
- (d) कॉर्पोरेट्स को अपने कर्मचारियों के फीडर परिवहन के लिए इलेक्ट्रिक वाहनों के स्वामित्व और संचालन की अनुमति दी जाएगी।
- (e) उन्नत बैटरी प्रौद्योगिकियों का उपयोग करके इलेक्ट्रिक मोटर और इलेक्ट्रिक पावरट्रेन के साथ रेट्रोफिट किए गए तथा ARAI/ICAT या अन्य MoRTH अनुमोदित एजेंसियों द्वारा प्रमाणित 2-पहिया, 3-पहिया और 4-पहिया वाहनों के लिए पंजीकरण की अनुमति होगी।
- (f) परिवहन विभाग इलेक्ट्रिक वाहनों के ऑनलाइन पंजीकरण की सुविधा प्रदान करेगा।

10. रणनीति

मध्य प्रदेश सरकार निम्नलिखित पर बल देकर अपने दृष्टिकोण और लक्ष्यों को प्राप्त करना चाहती है:

- (i) इलेक्ट्रिक वाहन प्रकार प्रोत्साहन संरचना
- (ii) ई.वी. और उसके घटकों का विनिर्माण
- (iii) चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर (सीआई)
- (iv) पुनर्चक्रण और नवीनीकरण पारिस्थितिकी तंत्र - बैटरी और ईवी
- (v) अनुसंधान एवं विकास

11. इलेक्ट्रिक वाहन प्रकार प्रोत्साहन संरचना

यह खंड नीचे सूचीबद्ध इलेक्ट्रिक वाहनों की श्रेणियों की खरीद पर नीतिगत ढांचे और प्रोत्साहनों से सम्बंधित जानकारी प्रदान करता है:

- (i) दुपहिया वाहनों
- (ii) तीन-पहिया वाहन
- (iii) कारें
- (iv) हल्के वाणिज्यिक वाहन (एलसीवी)
- (v) बसों
- (vi) ट्रक और ट्रैक्टर
- (vii) ई-एम्बुलेंस

सभी इलेक्ट्रिक वाहन जो अंतर-शहर और शहर के भीतर सार्वजनिक परिवहन सेवाओं में उपयोग किए जाएंगे (बसें, साइरा रिक्शा आदि) संबंधित शहरी स्थानीय निकायों, एसपीवी और संबंधित नियामक प्राधिकरण द्वारा गठित नियमों और विनियमों के तहत संचालित होंगे, जहां वे संचालित होते हैं। इसके अलावा, यह नीति उभरती हुई वाहन श्रेणियों, विशेष रूप से इलेक्ट्रिक ट्रकों और ट्रैक्टरों के लिए पायलट प्रोजेक्ट शुरू करने का प्रयास करती है, जो वायु गुणवत्ता सुधार और ऊर्जा सुरक्षा दोनों के लिए महत्वपूर्ण महत्व रखते हैं। इन पायलट पहलों से प्राप्त अंतर्दृष्टि और ज्ञान नीति अवधि के तीसरे वर्ष के दौरान इन दोनों

खंडों के लिए व्यापक प्रावधानों के विकास को सूचित करेगा। ईवी के रेट्रोफिटिंग को बढ़ावा देने के लिए अनुरूप प्रावधान भी शामिल किए गए हैं।

इस नीति में उल्लिखित सभी प्रोत्साहन वाहन खरीद के समय केंद्र सरकार द्वारा दिए जाने वाले किसी भी संभावित प्रोत्साहन के अतिरिक्त दिए जाएंगे। इन प्रोत्साहनों को एमपी ईवी तरंग पोर्टल के माध्यम से प्राप्त किया जा सकता है।

वाहन खंड	विनियामक प्रोत्साहन	रेट्रोफिटिंग प्रोत्साहन
ई-2W	नीति कार्यान्वयन के प्रथम वर्ष तक 100% मोटर वाहन कर और पंजीकरण शुल्क में छूट	पॉलिसी कार्यान्वयन के प्रथम वर्ष तक 5,000 रुपये प्रति वाहन
ई-3W	नीति कार्यान्वयन के प्रथम वर्ष तक 100% मोटर वाहन कर और पंजीकरण शुल्क में छूट	पॉलिसी कार्यान्वयन के प्रथम वर्ष तक 10,000 रुपये प्रति वाहन
ई-कार	नीति कार्यान्वयन के पहले वर्ष तक 20 लाख रुपये तक की एक्स-फैक्ट्री कीमत वाली ई-कारों पर 100% मोटर वाहन कर और पंजीकरण शुल्क में छूट	पॉलिसी कार्यान्वयन के प्रथम वर्ष तक 25,000 रुपये प्रति वाहन
ई-एलसीवी	नीति कार्यान्वयन के प्रथम वर्ष तक 100% मोटर वाहन कर और पंजीकरण शुल्क में छूट	एन/ए
ई-बसों (गैर सरकारी, अर्थात् स्कूल बसें, निजी बस ऑपरेटर, आदि)	• नीति कार्यान्वयन के दूसरे वर्ष तक 100% मोटर वाहन कर और पंजीकरण शुल्क में छूट • परिवहन विभाग द्वारा परमिट में छूट	एन/ए
ई-बसों (मिनी, मिडी, स्टैंडर्ड और स्टैंडर्ड एसी बसों सहित सरकारी बसें)	• नीति कार्यान्वयन के दूसरे वर्ष तक 100% मोटर वाहन कर और पंजीकरण शुल्क में छूट • परिवहन विभाग द्वारा छूट प्राप्त परमिट।	एन/ए

वाहन खंड	विनियामक प्रोत्साहन	रेट्रोफिटिंग प्रोत्साहन
ई-ट्रक	नीति कार्यान्वयन के दूसरे वर्ष तक 100% मोटर वाहन कर और पंजीकरण शुल्क में छूट	एन/ए
ई-ट्रैक्टर	नीति कार्यान्वयन के दूसरे वर्ष तक 100% मोटर वाहन कर और पंजीकरण शुल्क में छूट	एन/ए
ई-एम्बुलेंस	नीति कार्यान्वयन के दूसरे वर्ष तक 100% मोटर वाहन कर और पंजीकरण शुल्क में छूट	एन/ए

नोट: उपरोक्त प्रोत्साहन किसी भी प्रकार के हाइब्रिड वाहनों पर लागू नहीं होंगे।

11.1. इलेक्ट्रिक दोपहिया वाहन

नीचे सूचीबद्ध प्रोत्साहन इलेक्ट्रिक दोपहिया वाहनों के लिए उपलब्ध होंगे:

11.1.1. प्रोत्साहन

(i) नियामक प्रोत्साहन:

(a) सभी वाहनों के लिए 100% मोटर वाहन कर और पंजीकरण शुल्क में छूट, तकनीति कार्यान्वयन का प्रथम वर्ष।

11.1.2. पैरामीटर

(i) यह प्रोत्साहन उन दोपहिया वाहनों के लिए उपलब्ध होगा जो पीएम ई-ड्राइव योजना के मानदंडों को पूरा करते हैं या जिन वाहनों के विनिर्देश ARAI/ICAT या अन्य MoRTH अनुमोदित एजेंसियों द्वारा अनुमोदित हैं।

(ii) ये प्रोत्साहन उन वाहनों पर लागू होंगे जिनमें भारत सरकार की पीएम ई-ड्राइव योजना के तहत परिभाषित "उन्नत बैटरी" होगी।

11.2 इलेक्ट्रिक थ्री-व्हीलर

नीचे सूचीबद्ध प्रोत्साहन केवल L5-N और L5-M श्रेणियों के अंतर्गत आने वाले इलेक्ट्रिक तिपहिया वाहनों के लिए उपलब्ध होंगे:

11.2.1. प्रोत्साहन

(i) नियामक प्रोत्साहन:

(a) सभी वाहनों के लिए 100% मोटर वाहन कर छूट और पंजीकरण शुल्क छूट, तकनीति कार्यान्वयन का प्रथम वर्ष।

11.2.2 पैरामीटर

(i) क्रेता के पास ड्राइविंग लाइसेंस होना चाहिए।

(ii) क्रेता को ऐसे इलेक्ट्रिक थ्री-व्हीलर खरीदने होंगे, जिन्हें ARAI/ICAT या अन्य MoRTH अनुमोदित एजेंसियों द्वारा अनुमोदित किया गया हो।

(iii) ये प्रोत्साहन एल5 - एम और एन श्रेणी के इलेक्ट्रिक थ्री-व्हीलर्स दोनों पर लागू होंगे।

11.3. इलेक्ट्रिक कार

भारत में, जबकि आबादी का एक बड़ा हिस्सा मुख्य रूप से परिवहन के लिए दोपहिया वाहनों पर निर्भर है, कारों का उपयोग हर साल लगातार बढ़ रहा है। यह बदलाव भारतीय आबादी के बढ़ते आय स्तर और आकांक्षाओं के साथ-साथ सार्वजनिक परिवहन के लिए राइड-हेलिंग प्लेटफॉर्म के प्रसार से प्रेरित है। इसके अतिरिक्त, राष्ट्रीय स्तर पर इलेक्ट्रिक कारों को अपनाते तेज़ी से बढ़ रहा है, वित्त वर्ष 2023-24 में बेची गई इलेक्ट्रिक कारों की कुल संख्या वित्त वर्ष 2022-23 से 1.4 गुना अधिक है। इस नीति के माध्यम से, राज्य का लक्ष्य इस गति को और बढ़ाना है, व्यक्तिगत उपभोक्ताओं और बेड़े संचालकों दोनों के लिए इलेक्ट्रिक कारों में बदलाव को तेज़ करना, उन्हें एक आकर्षक और टिकाऊ विकल्प बनाना।

11.3.1. प्रोत्साहन

(i) नियामक प्रोत्साहन:

(a) 20 लाख रुपये तक की एक्स-फैक्ट्री लागत वाले वाहनों के लिए 100% मोटर वाहन कर छूट और पंजीकरण शुल्क छूट, तकनीति कार्यान्वयन का प्रथम वर्ष।

- (b) प्रत्येक राज्य सरकार के विभाग को अपने मौजूदा वाहन बेड़े को ईवी में बदलने का आदेश दिया गया है। इस बदलाव के लिए विशिष्ट वार्षिक प्रगति का खुलासा इस नीति के जारी होने के बाद नोडल विभाग द्वारा किया जाएगा।

(ii) पार्किंग अधिदेश:

(i) ईवी पार्किंग के लिए अनिवार्य प्रावधान:

- I. नई आरडब्लूए हाउसिंग सोसाइटियाँ आगंतुकों के लिए 20% खुली पार्किंग जगहें विशेष रूप से ईवी के लिए निर्धारित करेंगी। इन जगहों पर आईसीई वाहनों को पार्क करने की अनुमति नहीं होगी, भले ही ईवी स्थान खाली हों।
- II. सार्वजनिक सड़क किनारे पार्किंग स्थल: नीति अवधि के अंत तक 25% पार्किंग स्थान इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए आरक्षित किया जाएगा
- III. शैक्षणिक संस्थान और वाणिज्यिक परिसर: मौजूदा और नए प्रतिष्ठानों के लिए नीति अवधि के अंत तक 25% पार्किंग स्थान इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए आरक्षित किया जाएगा
- IV. सरकारी कार्यालय: मौजूदा और नए प्रतिष्ठानों के लिए नीति अवधि के अंत तक 25% पार्किंग स्थान इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए आरक्षित किया जाएगा
- V. इस पहल के लिए विस्तृत दिशा-निर्देश नोडल विभाग द्वारा जारी किए जाएंगे, जिसमें इन पार्किंग स्थलों का एक निश्चित प्रतिशत महिलाओं और दिव्यांग लोगों के लिए आरक्षित करने का अनिवार्य प्रावधान शामिल होगा।

11.3.2. पैरामीटर

- (i) इलेक्ट्रिक कारों में एल7 क्वाड्रिसाइकिल और एम श्रेणी के इलेक्ट्रिक वाहन शामिल होंगे, ताकि विभिन्न प्रकार के वाहनों में इलेक्ट्रिक मोबिलिटी को व्यापक रूप से अपनाया जा सके।
- (ii) ये प्रोत्साहन उन इलेक्ट्रिक कारों के लिए उपलब्ध होंगे जिनके विनिर्देश ARAI/ICAT या अन्य MoRTH अनुमोदित एजेंसियों द्वारा अनुमोदित होंगे।

- (iii) ये प्रोत्साहन उन वाहनों पर लागू होंगे जिनमें भारत सरकार की पीएम ई-ड्राइव योजना के तहत परिभाषित "उन्नत बैटरी" होगी।
- (iv) ई-कार के लिए उपरोक्त प्रोत्साहनों में केवल उन्नत बैटरी ईवी और ईंधन सेल ईवी शामिल हैं।

11.4 हल्के वाणिज्यिक वाहन

हल्के वाणिज्यिक वाहनों (एलसीवी) को 3,500 किलोग्राम तक के सकल वाहन भार (जीवीडब्ल्यू) वाले माल वाहक के रूप में परिभाषित किया गया है और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा एन1 प्रकार के वाहन के रूप में वर्गीकृत किया गया है। वे मध्य प्रदेश के परिवहन परिदृश्य में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं। ये वाहन शहरी रसद, अंतिम मील की डिलीवरी और ग्रामीण बाजारों को बड़ी आपूर्ति श्रृंखलाओं से जोड़ने के लिए अभिन्न अंग हैं। विशेष रूप से उच्च यातायात वाले शहरी क्षेत्रों में उनका व्यापक उपयोग, उन्हें वाहनों के उत्सर्जन और शहरी वायु गुणवत्ता चुनौतियों में महत्वपूर्ण योगदानकर्ता बनाता है।

एलसीवी को इलेक्ट्रिक वेरिएंट में बदलने से बहुत सारे लाभ मिलते हैं, जिसमें ग्रीनहाउस गैस उत्सर्जन में कमी और इन वाहनों पर निर्भर व्यवसायों के लिए कम परिचालन लागत शामिल है। इस सेगमेंट को इलेक्ट्रिक करने से शहरी वायु गुणवत्ता में भी सुधार हो सकता है और राज्य को अपने पर्यावरणीय लक्ष्यों को पूरा करने में मदद मिल सकती है।

11.4.1. प्रोत्साहन

(i) नियामक प्रोत्साहन:

- (a) नीति कार्यान्वयन के प्रथम वर्ष तक सभी ई-एलसीवी के लिए 100% मोटर वाहन कर छूट एवं पंजीकरण शुल्क छूट।

11.5 बसें

11.5.1. शहर के भीतर बसें

- (i) बसें शहर के समग्र पर्यावरण को बेहतर बनाने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं। बसें निजी वाहनों के लिए एक व्यवहार्य विकल्प प्रदान करके ऐसा करती हैं, जिससे सड़क पर वाहनों की संख्या और परिणामस्वरूप टेल पाइप उत्सर्जन कम

होता है। बसें सभी पृष्ठभूमि के व्यक्तियों को नौकरी, शिक्षा, स्वास्थ्य सेवा और मनोरंजन जैसे अवसरों तक पहुँच प्रदान करके सामाजिक-आर्थिक समानता को बढ़ावा देने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाती हैं।

- (ii) इलेक्ट्रिक बसें जीवाश्म ईंधन पर हमारी निर्भरता को कम करते हुए स्वच्छ, अधिक पर्यावरण के अनुकूल बस परिवहन की ओर बढ़ने का एक सीधा मार्ग प्रस्तुत करती हैं। इसके अलावा, इलेक्ट्रिक बसों के कई फायदे हैं जैसे कि परिचालन व्यय में कमी, डाउनटाइम में कमी, प्रति किलोमीटर बेहतर आय, बढ़ी हुई ऊर्जा दक्षता और सेवा की उच्च गुणवत्ता, जैसा कि राज्य और राष्ट्रीय दोनों स्तरों पर अनुभवों से स्पष्ट है।
- (iii) सार्वजनिक परिवहन एसपीवी को नीति अवधि के अंत तक इलेक्ट्रिक बस बेड़े की बिक्री में 40% हिस्सेदारी हासिल करने का निर्देश दिया गया है। इस उद्देश्य की ओर विशिष्ट वर्ष-दर-वर्ष प्रक्षेपवक्र को इस नीति के बाद जारी किए जाने वाले विस्तृत परिचालन दिशानिर्देशों में रेखांकित किया जाएगा।
- (iv) एसपीवी द्वारा संचालित सभी ई-बसों को परमिट जारी करते समय बस स्टैंड/डिपो पर प्राथमिकता समय (प्रस्थान और आगमन) प्रदान किया जाएगा तथा बस स्टैंड/डिपो पर उन्हें विशेष बे/प्राथमिकता स्थान आवंटित किया जाएगा।

11.5.2. अंतर-शहर बसें

- (i) मध्य प्रदेश में अंतर-शहरी परिवहन ने पिछले दशकों में बहुत ज्यादा विकास देखा है। लगातार बढ़ते सड़क नेटवर्क के साथ अंतर-शहरी परिवहन के आने वाले दशक में अभूतपूर्व स्तर पर पहुँचने की उम्मीद है। संरक्षण में इस वृद्धि ने कई निजी ऑपरेटरों को अंतर-शहरी परिचालन सफलतापूर्वक चलाने के लिए आकर्षित किया है। नतीजतन, राज्य में अंतर-शहरी सार्वजनिक परिवहन फल-फूल रहा है। इस प्रवृत्ति का लाभ उठाने के लिए राज्य के प्रमुख शहरों इंदौर, भोपाल, जबलपुर, ग्वालियर और उज्जैन आदि को जोड़ने वाले जाने-माने मार्गों पर इलेक्ट्रिक बसें चलाई जा सकती हैं। इन शहरों में आपस में परिवहन का एक व्यापक नेटवर्क है और ये नागरिक आदान-प्रदान में प्रमुख योगदानकर्ता हैं।
- (ii) सार्वजनिक परिवहन एसपीवी को नीति अवधि के अंत तक इलेक्ट्रिक बस बेड़े की बिक्री में 40% हिस्सेदारी हासिल करने का निर्देश दिया गया है। इस उद्देश्य

की ओर विशिष्ट वर्ष-दर-वर्ष प्रक्षेपवक्र को इस नीति के बाद जारी किए जाने वाले विस्तृत परिचालन दिशानिर्देशों में रेखांकित किया जाएगा।

- (iii) एसपीवी द्वारा संचालित सभी ई-बसों को परमिट जारी करते समय बस स्टैंड/डिपो पर प्राथमिकता समय (प्रस्थान और आगमन) प्रदान किया जाएगा तथा बस स्टैंड/डिपो पर उन्हें विशेष बे/प्राथमिकता स्थान आवंटित किया जाएगा।
- (iv) मध्य प्रदेश सरकार का पंचायत एवं ग्रामीण विकास विभाग, संचालित अंतर-शहरी बस मार्गों पर चार्जिंग अवसंरचना आवश्यकताओं की योजना बनाने में सहायता करेगा, जो मार्ग में पड़ने वाले ग्रामीण क्षेत्रों की जरूरतों को पूरा करेगा।

11.5.3. प्रोत्साहन

- (i) सभी वाहनों के लिए 100% मोटर वाहन कर छूट और पंजीकरण शुल्क छूट, 15 जून तक नीति कार्यान्वयन का दूसरा वर्ष.
- (ii) पॉलिसी अवधि के दौरान बेचे गए सभी वाहनों के लिए परमिट शुल्क में 100% छूट दी जाएगी। हालांकि, परमिट प्राप्त करने की नियमित समकालीन प्रक्रिया का पालन करना अनिवार्य होगा।

11.6 इलेक्ट्रिक ट्रक और इलेक्ट्रिक ट्रैक्टर

भारत में, सड़क परिवहन क्षेत्र सभी परिवहन उत्सर्जनों के 90% के लिए जिम्मेदार है, खास तौर पर भारी और मध्यम-ड्यूटी वाहनों का योगदान 43% है, जबकि देश की कुल वाहन आबादी में इनकी हिस्सेदारी मात्र 2% है। बैटरी-इलेक्ट्रिक, ईंधन-सेल और हाइड्रोजन ICE ट्रकों सहित शून्य-उत्सर्जन ट्रकों (ZETs) को पेश करना इन उत्सर्जनों से निपटने के लिए एक महत्वपूर्ण समाधान है। भारतीय परिदृश्य में इन ट्रकों की बढ़ती उपलब्धता के साथ, यह उनके व्यापक रूप से अपनाए जाने को बढ़ावा देने के लिए आवश्यक प्रोत्साहन पेश करने का एक उपयुक्त समय प्रस्तुत करता है।

इसी तरह, ट्रैक्टर भारत की वार्षिक तेल खपत का 8% हिस्सा लेते हैं और कुल कृषि ईंधन उपयोग का 60% हिस्सा बनाते हैं। उल्लेखनीय है कि भारत 2013 से दुनिया का अग्रणी ट्रैक्टर निर्माता रहा है, जो 2023-24 में लगभग 1 मिलियन ट्रैक्टर का उत्पादन करेगा। भारत ट्रैक्टरों का एक महत्वपूर्ण निर्यातक भी है, जिसने 2021 में लगभग 100,000

इकाइयों का निर्यात किया। बदलती गतिशीलता के बीच ट्रैक्टर क्षेत्र में भारत की गति को बनाए रखने के लिए, पिछले क्षेत्रों की तरह ट्रैक्टरों को प्रोत्साहन प्रदान करना अनिवार्य है।

11.6.1. प्रोत्साहन

- (i) नीति कार्यान्वयन के दूसरे वर्ष तक सभी वाहनों के लिए 100% मोटर वाहन कर छूट और पंजीकरण शुल्क छूट।

11.7 ई-एम्बुलेंस

भारत में स्वास्थ्य क्षेत्र में स्वास्थ्य सेवा के बुनियादी ढांचे पर लगातार बोझ बढ़ रहा है। जनसंख्या वृद्धि के बीच देश में तेजी से शहरीकरण हो रहा है, आपातकालीन प्रतिक्रिया प्रणाली बढ़ती परिचालन लागत के रूप में महत्वपूर्ण चुनौतियों का सामना कर रही है। ग्रीनहाउस गैस (जीएचजी) उत्सर्जन और घटती वायु गुणवत्ता को लेकर बढ़ती चिंताओं ने इलेक्ट्रिक वाहनों को कम परिचालन लागत के साथ टिकाऊ विकल्प के रूप में पेश किया है। इस प्रकार, स्वास्थ्य क्षेत्र में टिकाऊ परिवहन समाधानों को एकीकृत करने की आवश्यकता है।

इस प्रमुख वाहन खंड को मान्यता देते हुए पीएम ई-ड्राइव योजना ने ई-एम्बुलेंस तैनाती के लिए समर्पित धनराशि आवंटित की है। राष्ट्रीय ढांचे के अनुरूप, मध्य प्रदेश ई-एम्बुलेंस अपनाने को बढ़ावा देने के लिए निम्नलिखित प्रोत्साहनों का प्रस्ताव करता है:-

11.7.1. प्रोत्साहन

- (i) नीति कार्यान्वयन के दूसरे वर्ष तक सभी वाहनों के लिए 100% मोटर वाहन कर छूट और पंजीकरण शुल्क छूट।

11.8 बर्फ की रेट्रोफिटिंग

वाहनों में रेट्रोफिटिंग, संधारणीय गतिशीलता की ओर संक्रमण में एक व्यावहारिक और लागत प्रभावी समाधान के रूप में कार्य करता है। मौजूदा ICE वाहनों को EV में परिवर्तित करके, रेट्रोफिटिंग मौजूदा वाहनों की आयु बढ़ाती है, अपशिष्ट को कम करती है और नए वाहनों के निर्माण के पर्यावरणीय प्रभाव को कम करती है। यह जीवाश्म ईंधन पर निर्भरता को भी कम करता है, जिससे ऊर्जा सुरक्षा और संधारणीयता में योगदान मिलता है। सबसे

महत्वपूर्ण बात यह है कि यह वायु प्रदूषण को काफी कम करता है, जिससे वायु की गुणवत्ता में सुधार होता है और सार्वजनिक स्वास्थ्य लाभ होता है।

राज्य सरकार प्रमाणित प्रौद्योगिकी (एआरएआई/आईसीएटी या अन्य सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अनुमोदित एजेंसियों) का उपयोग करके रेट्रोफिटर्ड ईवी को अपनाने में सहायता करेगी। भारत सरकार की संबंधित प्रमाणन एजेंसियों से अनुमोदन के अधीन मौजूदा आईसीई वाहनों को ईवी में परिवर्तित करने के लिए प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा। प्रोत्साहन खंडवार इस प्रकार प्रदान किए जाएंगे:

- (i) e-2W: INR 5,000/वाहन, तकनीति कार्यान्वयन का प्रथम वर्ष।
- (ii) ई-3डब्ल्यू: 10,000 रुपये प्रति वाहन, तकनीति कार्यान्वयन का प्रथम वर्ष।
- (iii) ई-4डब्ल्यू: 25,000 रुपये प्रति वाहन, तकनीति कार्यान्वयन का प्रथम वर्ष।

11.9 प्रवेश बढ़ाने के लिए अतिरिक्त प्रोत्साहन

- (i) सभी प्रोत्साहन केवल तभी उपलब्ध होंगे जब इलेक्ट्रिक वाहन मध्य प्रदेश में खरीदा और पंजीकृत किया गया हो।
- (ii) हरे नंबर प्लेट का प्रावधान: मध्य प्रदेश में पंजीकृत सभी इलेक्ट्रिक वाहनों को भारत सरकार के दिशानिर्देश के अनुसार हरे रंग की नंबर प्लेट जारी की जाएगी-
 - (a) निजी उपयोग वाले इलेक्ट्रिक वाहनों को सफेद अक्षरों वाली हरी नंबर प्लेट जारी की जाएगी
 - (b) व्यावसायिक उपयोग वाले इलेक्ट्रिक वाहनों को पीले अक्षरों वाली हरी नंबर प्लेट जारी की जाएगी
- (iii) ग्रीन जोन/ई-मोबिलिटी जोन
- (iv) इलेक्ट्रिक वाहनों के विशेष उपयोग के लिए ईवी मॉडल शहरों के भीतर पायलट क्षेत्र स्थापित किए जाएंगे।
- (v) ई-मोबिलिटी जोन निम्नलिखित स्थानों पर बनाए जाएंगे:
 - (a) धार्मिक एवं पुरातात्विक महत्व के स्थानों सहित पर्यटक गांव/स्थल।
 - (b) प्रौद्योगिकी केन्द्र
 - (c) विशेष आर्थिक क्षेत्र/व्यावसायिक जिले

(vi) मध्य प्रदेश सरकार का पर्यटन विभाग, पर्यटन स्थलों के निकट हरित क्षेत्रों को नामित करने तथा चिन्हित क्षेत्रों में परिवर्तनशील जनसंख्या के आधार पर विद्युतीकृत सार्वजनिक परिवहन की आवश्यकता का आकलन करने में नोडल विभाग को सहयोग प्रदान करेगा।

12. चार्जिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर

ईवी को तेजी से अपनाने के लिए चार्जिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर की मौजूदगी बहुत जरूरी है। भारत में हाल के वर्षों में सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशनों की संख्या में काफी वृद्धि देखी गई है। वर्तमान में, भारत में 25,000 से अधिक चालू सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन हैं। यह नीति मध्य प्रदेश में निजी और सार्वजनिक दोनों चार्जिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर के विस्तार के लिए अनुकूल वातावरण को बढ़ावा देकर इस प्रगति को बनाए रखने और बढ़ाने का प्रयास करती है।

सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन (पीसीएस) की स्थापना एक गैर-लाइसेंस गतिविधि होगी और कोई भी व्यक्ति/संस्था सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए स्वतंत्र है, बशर्ते कि ऐसे स्टेशन नीचे दिए गए तकनीकी और प्रदर्शन मानकों और प्रोटोकॉल के साथ-साथ विद्युत मंत्रालय, केंद्रीय विद्युत प्राधिकरण, मध्य प्रदेश सरकार द्वारा समय-समय पर निर्धारित मानदंडों/मानकों/विनिर्देशों को पूरा करते हों।

वितरण लाइसेंसधारी, सार्वजनिक ईवी चार्जिंग स्टेशन/बैटरी स्वैपिंग स्टेशन स्थापित करने की इच्छुक किसी भी इकाई/सीपीओ को मध्य प्रदेश विद्युत नियामक आयोग द्वारा अधिसूचित और समय-समय पर संशोधित मध्य प्रदेश विद्युत आपूर्ति संहिता 2021 के प्रावधानों के अनुसार विद्युत कनेक्शन प्रदान करेगा।

12.1. चार्जिंग स्टेशन के प्रकार

स्टेशन का प्रकार	वाहन श्रेणी	जगह	कनेक्शन का प्रकार
छोटे चार्जिंग स्टेशन	2डब्ल्यू और 3डब्ल्यू	शहर	कम तनाव (एलटी)*
मध्यम चार्जिंग स्टेशन	2W, 3W, कारें और ई-एलसीवी	शहर एवं राजमार्ग	कम तनाव (एलटी)

स्टेशन का प्रकार	वाहन श्रेणी	जगह	कनेक्शन का प्रकार
बड़े चार्जिंग स्टेशन	2W, 3W, कारें, ई-एलसीवी और भारी-भरकम वाहन	शहर एवं राजमार्ग	उच्च तनाव (एचटी)**
<p>•एमपीईआरसी के नियमानुसार, 150 एचपी (112 किलोवाट) से अधिक संयोजित भार वाले उपभोक्ताओं को एलटी श्रेणी में विद्युत आपूर्ति की जाएगी।</p> <p>**एमपीईआरसी के नियमानुसार 150 एचपी (112 किलोवाट) से अधिक संयोजित भार वाले उपभोक्ताओं को एचटी श्रेणी में रखा जाएगा।</p>			

ईवी तरंग पोर्टल, चार्जिंग स्टेशनों की स्थापना को सुव्यवस्थित करने के लिए एक व्यापक मंच के रूप में काम करेगा, जिसमें आवेदन प्रस्तुत करना, अनुमोदन प्रक्रिया और स्थिति पर नज़र रखना शामिल होगा।

12.2. सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन के लिए न्यूनतम आवश्यकताएँ

- सीपीओ को अपने मूल्यांकन और प्राथमिकताओं के आधार पर चार्जिंग स्टेशनों और मानकों के संयोजन का चयन करने की लचीलापन है।
- सीपीओ को चार्जिंग स्टेशन का डेटा डिस्कॉम के साथ साझा करना होगा और इग्न उद्देश्य के लिए डिस्कॉम द्वारा निर्धारित उचित प्रोटोकॉल बनाए रखना होगा। एमपीपीएमसीएल और यूडीएचडी को इस डेटाबेस तक पहुंच होगी।
- सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशनों पर कैफेटेरिया, सार्वजनिक शौचालय और आउटडोर मीडिया उपकरण आदि जैसी उपयुक्त सार्वजनिक सुविधाओं की अनुमति दी जाएगी।
- सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशनों का लेआउट सभी व्यक्तियों के लिए सुलभ होना चाहिए, जिसमें दिव्यांग व्यक्ति भी शामिल हैं। नोडल एजेंसी इन स्टेशनों की सुलभता की निगरानी के लिए जिम्मेदार होगी। इस नीति के तहत प्रोत्साहन केवल नोडल एजेंसी द्वारा इस बात की पुष्टि किए जाने पर ही सीपीओ को वितरित किए जाएंगे कि सुलभता संबंधी आवश्यकताओं को पूरी तरह से पूरा किया गया है।

12.3 निजी चार्जिंग पॉइंट (पीसीपी)

- मध्य प्रदेश अपने मौजूदा भवन उपनियमों को संशोधित करेगा ताकि उन्हें आवास और शहरी मामलों के मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा जारी इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग

- इंफ्रास्ट्रक्चर के लिए 2016 के मॉडल बिल्डिंग उपनियमों के साथ जोड़ा जा सके। यह संशोधन सुनिश्चित करेगा कि सभी नवनिर्मित इमारतें इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग स्टेशनों का समर्थन करने के लिए सुसज्जित हों, जिससे वे "ईवी के लिए तैयार" बन सकें।
- (ii) भवन परिसर में अतिरिक्त विद्युत भार भी उपलब्ध कराया जाएगा, जो सभी चार्जिंग पॉइंटों को एक साथ संचालित करने के लिए आवश्यक विद्युत के समतुल्य होगा, तथा इसका सुरक्षा कारक 1.25 होगा।
- (iii) सभी नए/नवीनीकृत आवासीय भवन मालिकों को अपने परिसर में निजी चार्जिंग पॉइंट (पीसीपी) स्थापित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।
- (iv) सभी मौजूदा आरडब्ल्यूए को चार्जिंग बुनियादी ढांचे की सुविधा के लिए आवेदन के 7 कार्य दिवसों के भीतर अनापत्ति प्रमाण पत्र (एनओसी) प्राप्त करना होगा।
- (v) नोडल एजेंसी कर्मचारियों के लिए चार्जिंग अवसंरचना की पहुंच बढ़ाने के लिए कार्यस्थल चार्जिंग नीति स्थापित कर सकती है, जिससे इलेक्ट्रिक वाहनों को अधिक से अधिक अपनाने को बढ़ावा मिलेगा।

12.4 सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशनों के लिए वित्तीय प्रोत्साहन

नीचे दिए गए प्रोत्साहन पीएम ई-ड्राइव प्रोत्साहन के अतिरिक्त हैं-

चार्जिंग स्टेशन का प्रकार	वाहन श्रेणी
छोटे चार्जिंग स्टेशन	चार्जर्स पर: पूंजीगत सब्सिडी 30% चार्जिंग उपकरण/मशीनरी के मूल्य का पहले 500 चार्जिंग स्टेशन अधिकतम सब्सिडी तक 1,50,000 रुपये.
मध्यम चार्जिंग स्टेशन	चार्जर्स पर: पूंजीगत सब्सिडी 30% चार्जिंग उपकरण/मशीनरी के मूल्य का पहले 300 स्टेशन अधिकतम सब्सिडी तक 3,00,000 रुपये.
बड़े चार्जिंग स्टेशन	चार्जर्स पर: पूंजीगत सब्सिडी 30% चार्जिंग उपकरण/मशीनरी के मूल्य का पहले 200 स्टेशन अधिकतम सब्सिडी तक 10,00,000 रुपये.
बैटरी स्वैपिंग स्टेशन	सेवा प्रदाताओं के लिए पात्र निश्चित पूंजी निवेश पर एकमुश्त पूंजी सब्सिडी 30% के लिए पहले 300 स्वैप स्टेशन राज्य में अधिकतम सीमा तक 5,00,000 रुपये.

12.5 सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन

पूरे मध्य प्रदेश में सार्वजनिक चार्जिंग और बैटरी-स्वैपिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए निम्नलिखित कदम उठाए जाएंगे:

- (i) चार्ज प्वाइंट ऑपरेटरों (सीपीओ), बैटरी स्वैपिंग ऑपरेटरों (बीएसओ) या दोनों के संयोजन को प्रत्येक चिन्हित स्थान पर बैटरी-स्वैपिंग सुविधाओं के साथ चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए बोली लगाने के लिए आमंत्रित किया जाएगा।
- (ii) राज्य सरकार चार्जिंग/बैटरी स्वैपिंग सुविधाएं स्थापित करने के लिए सेवा प्रदाताओं को भूमि उपलब्ध कराएगी (भविष्य की योजना के अनुसार, जिसमें ऐसी सुविधाओं पर तर्कसंगत सीमा निर्धारित की जाएगी)।
- (iii) नोडल एजेंसी द्वारा चार्जिंग/बैटरी स्वैपिंग अवसंरचना की तैनाती के लिए उपयुक्त उपलब्ध स्थानों की विस्तृत जानकारी युक्त एक व्यापक चार्जिंग अवसंरचना भूमि बैंक डेटाबेस संकलित किया जाएगा।
 - (a) भूमि के टुकड़े नगर निगमों के साथ-साथ राजस्व विभाग, लोक निर्माण विभाग आदि जैसे सरकारी विभागों के साथ-साथ अंतर्राज्यीय बस टर्मिनलों (आईएसबीटी) की भूमि से भी प्राप्त किए जाएंगे।
 - (b) भूमि से संबंधित विवरण जैसे स्थान (अक्षांश, देशांतर) और आकार के संग्रह के लिए एक टेम्पलेट, नोडल एजेंसी द्वारा संबंधित विभागों और एजेंसियों के साथ साझा किया जाएगा ताकि प्रासंगिक जानकारी सुरक्षित की जा सके।
- (iv) नोडल एजेंसी एमपी ईवी तरंग पोर्टल के माध्यम से चार्जिंग स्टेशनों की मांग एकत्र करेगी और मांग और आपूर्ति के बीच अंतर को दूर करने तथा रुचि उत्पन्न करने के लिए डेटा को सीपीओ के साथ साझा करेगी।
- (v) सरकारी स्वामित्व वाली भूमि पर चार्जिंग/स्वैपिंग स्टेशन स्थापित करने की इच्छुक निजी संस्थाएं नोडल एजेंसी द्वारा आयोजित प्रतिस्पर्धी निविदा प्रक्रिया में भाग लेंगी।
- (vi) परियोजना की वित्तीय व्यवहार्यता बढ़ाने के लिए प्रत्येक सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन में कैफेटेरिया, उपयोग व भुगतान वाले सार्वजनिक शौचालय तथा विज्ञापनों के लिए आउटडोर मीडिया उपकरण आदि की व्यवस्था हो सकती है।

- (vii) चार्जिंग सुविधाएं स्थापित करने की प्रक्रिया को सरल बनाकर निजी व्यक्तियों और कंपनियों को ईवी अवसंरचना स्थापित करने के लिए निजी भूमि का पता लगाने या अधिग्रहण करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।
- (viii) बैटरी स्वैपिंग सुविधा के साथ चार्जिंग स्टेशन मौजूदा सार्वजनिक पार्किंग क्षेत्रों, बस डिपो और टर्मिनलों और स्थानों से अलग किए जा सकते हैं, ताकि वहां प्रवेश और निकास आसान हो। विभिन्न बस डिपो पर भी चार्जिंग स्टेशन स्थापित किए जाएंगे और नागरिक भी लागू शुल्क का भुगतान करके चार्जिंग स्टेशनों का उपयोग कर सकते हैं।
- (ix) अपने क्षेत्रों में सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने की मांग करने वाले निवासियों को एमपी ईवी तरंग पोर्टल के माध्यम से नोडल एजेंसी को सूचित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है। यह सक्रिय पहल उनके समुदायों में चार्जिंग बुनियादी ढांचे के विस्तार में तेजी लाएगी और सीपीओ/बीएसओ को मांग प्रदर्शित करेगी।
- (x) सरकार के स्वामित्व वाले और संचालित चार्जिंग स्टेशन स्वयं सहायता समूहों (एसएचजी), क्षेत्र स्तरीय संघों (एएलएफ), क्लस्टर स्तरीय संघों (सीएलएफ) और शहरी आजीविका केंद्रों (सीएलसी) को चार्जिंग स्टेशनों के संचालन और रखरखाव को प्राथमिकता देंगे, बशर्ते कि उन्हें राष्ट्रीय या राज्य कौशल केंद्रों से आवश्यक प्रशिक्षण प्राप्त हुआ हो।

12.6 गुणवत्ता और मानक

राज्य विद्युत मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अनुसार चार्जिंग विनिर्देशों का पालन करेगा।

12.7 सार्वजनिक ईवी चार्जिंग स्टेशनों का डेटाबेस

(i) यूडीएचडी डिस्कॉम के माध्यम से सभी सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशनों का एक ऑनलाइन डेटाबेस बनाएगा और उसका रखरखाव करेगा। इस उद्देश्य के लिए डिस्कॉम द्वारा उचित प्रोटोकॉल अधिसूचित किए जाएंगे, जिनका सीपीओ/बीएसओ द्वारा अनिवार्य रूप से अनुपालन किया जाएगा।

(ii) यूडीएचडी भारत सरकार द्वारा विकसित डेटाबेस का लाभ उठा सकता है तथा राज्य के लिए इसकी मजबूती बढ़ाने की दिशा में काम कर सकता है।

(iii) ऑपरेटरों को इस सार्वजनिक डेटाबेस में डेटा उपलब्ध कराना होगा। डेटाबेस का इस्तेमाल इन-व्हीकल नेविगेशन सिस्टम और चार्जिंग ऐप और मैप्स द्वारा निःशुल्क किया जा सकता है।

(चतुर्थ) भुगतान अवसंरचना और सूचना साझाकरण सीपीओ/बीएसओ से यह अपेक्षा की जाएगी कि वे विभिन्न तरीकों (जैसे, नकद, कार्ड, मोबाइल वॉलेट, यूपीआई) द्वारा भुगतान स्वीकार करें; भुगतान के विकल्प के रूप में कॉमन मोबिलिटी कार्ड भुगतान प्रणाली के माध्यम से भुगतान की सुविधा भी उपलब्ध कराई जानी चाहिए।

13. चार्जिंग अवसंरचना के विकास के लिए अन्य पहल

- (i) मौजूदा और नए सरकारी भवनों या कार्यालयों में चार्जिंग स्टेशन स्थापित किए जाने चाहिए, तथा यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि सभी पार्किंग स्थलों में से कम से कम 10% ई.वी. चार्जर से सुसज्जित हों।
- (ii) अंतर-राज्यीय बस टर्मिनल (आईएसबीटी), बस टर्मिनल और बस स्टॉप पर चार्जिंग स्टेशन होंगे।
- (iii) नगर निगम के सार्वजनिक पार्किंग स्थलों पर चार्जिंग स्टेशन लगाना अनिवार्य किया जाएगा।
- (iv) सरकारी भवन अपने सभी पार्किंग स्थलों में चार्जिंग या स्वैपिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए रोडमैप तैयार करेंगे।
- (v) चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपर्स को राजमार्गों और अन्य प्रमुख सड़कों पर हर 20 किलोमीटर पर कम से कम एक चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, राजमार्गों/सड़कों पर हर 100 किलोमीटर पर लंबी दूरी/भारी-ड्यूटी ईवी के लिए एक फास्ट-चार्जिंग स्टेशन स्थापित किया जाना चाहिए, जिसमें प्रत्येक तरफ एक स्टेशन हो। ये राजमार्ग राज्य के प्रमुख पर्यटन स्थलों से होकर गुजर सकते हैं, जहाँ एक मजबूत चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर स्थापित करने से टिकाऊ पर्यटक सर्किट बनाने में मदद मिलेगी, जिससे आगंतुक राज्य की समृद्ध विरासत और प्राकृतिक सुंदरता का पता लगा सकेंगे।
- (vi) चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर डेवलपर्स को राज्य भर में प्रत्येक 1 किमी x 1 किमी ग्रिड में कम से कम एक चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।

- (vii) सभी पेट्रोल पंपों को पॉलिसी अवधि के अंत तक कम से कम एक ईवी चार्जिंग पॉइंट बनाने के लिए प्रोत्साहित किया जाता है। परिचालन दिशा-निर्देशों में आगे की जानकारी दी जाएगी।
- (viii) मॉल और अन्य वाणिज्यिक संपत्तियों सहित मौजूदा इमारतों को चार्जिंग और बैटरी-स्वैपिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।
- (ix) 2,000 वर्ग मीटर या उससे अधिक निर्मित क्षेत्र वाले वाणिज्यिक परिसरों, हाउसिंग सोसाइटियों और आवासीय टाउनशिप के लिए सभी नए परमिटों में अनिवार्य रूप से चार्जिंग स्टेशन होंगे। इसके अतिरिक्त, इन परिसरों के भीतर सभी पार्किंग स्थलों में से कम से कम 10% में चार्जिंग स्टेशन लगाए जाएंगे।
- (x) प्रत्येक ईवी मॉडल शहर में वी2जी के आसपास पायलट कार्यक्रम आयोजित करना:
- (a) प्रत्येक मॉडल ईवी शहर में एक पायलट कार्यक्रम आयोजित किया जाएगा।
 - (b) नीति में उल्लिखित अनुसार सीपीओ को प्रदान की जाने वाली चार्जिंग अवसंरचना सब्सिडी, प्रत्येक मॉडल ईवी शहर में पायलट परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए सूचीबद्ध एजेंसी को दी जाएगी।
 - (c) पायलट परियोजनाओं से प्राप्त आंकड़ों को अन्य हितधारकों द्वारा अनुसंधान और विश्लेषण के लिए एमपी ईवी पोर्टल पर साझा किया जाएगा।

14. उत्पादन

मध्य प्रदेश में इलेक्ट्रिक वाहनों और उनके घटकों के उत्पादन को प्रोत्साहित करने के लिए, मध्य प्रदेश सरकार (GoMP) मध्य प्रदेश औद्योगिक संवर्धन नीति 2025 के तहत राज्य में इलेक्ट्रिक वाहन विनिर्माण उद्योगों को प्रोत्साहन प्रदान करेगी।

15. रीसाइक्लिंग पारिस्थितिकी तंत्र - बैटरी और ईवीएस

- (i) ईवी बैटरियों को आम तौर पर तब बदलने की ज़रूरत होती है जब वे अपनी क्षमता के 70-80% पर काम करने के लिए कमज़ोर हो जाती हैं। इसलिए ईवी उन्हें चलाने वाली बैटरियों से ज़्यादा समय तक चलेंगे, एक वाहन को 15 साल के जीवनकाल में संभवतः लगभग दो बैटरियों की ज़रूरत होगी।

- (ii) जिन बैटरियों का जीवन काल समाप्त हो चुका है, उन्हें या तो पुनः उपयोग में लाना होगा या रीसाइकिल करना होगा। पर्याप्त पुनः उपयोग या रीसाइकिलिंग न होने से पर्यावरण को भारी नुकसान होगा। न केवल ईवी बैटरियों के नष्ट होने पर ज़हरीली गैसों निकलने का जोखिम होता है, बल्कि लिथियम और कोबाल्ट जैसी मुख्य सामग्री सीमित और बहुत महंगी होती है।
- (iii) मध्य प्रदेश सरकार, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) की स्वैच्छिक वाहन-बेड़े आधुनिकीकरण कार्यक्रम (वी-वीएमपी) नीति के अनुरूप पंजीकृत वाहन स्कैप सुविधा (आरवीएसएफ) और स्वचालित परीक्षण स्टेशन (एटीएस) ऑपरेटरों की भागीदारी को प्रोत्साहित करेगी।
- (iv) पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 के तहत अधिसूचित नियमों के अनुसार पुनर्चक्रण के लिए ई.वी. का निपटान मध्य प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एम.पी.पी.सी.बी.) के साथ पंजीकृत वाहन स्कैप सुविधा के माध्यम से किया जाना चाहिए।
- (v) मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) नीति 2025, अपने जीवन के अंत तक पहुंच चुकी ईवी बैटरियों के पुनः उपयोग और पुनर्चक्रण को प्रोत्साहित करेगी और बैटरी और ईवी निर्माताओं के सहयोग से पुनर्चक्रण व्यवसायों की स्थापना करेगी, जो बैटरी निर्माताओं द्वारा पुनः उपयोग के लिए बैटरी के भीतर दुर्लभ सामग्रियों के 'शहरी खनन' पर ध्यान केंद्रित करेंगे।

15.1. ईवी बैटरियों का पुनः उपयोग

- (i) यह नीति बैटरी नवीनीकरण करने वालों को ईवी बैटरियों के लिए बहु-जीवन अनुप्रयोगों का पता लगाने के लिए दृढ़ता से प्रोत्साहित करती है, उनके संभावित मूल्य को पहचानती है, भले ही उनकी क्षमता उनकी प्रारंभिक रेटिंग की तुलना में खराब हो गई हो। इन बैटरियों का अभी भी विभिन्न अनुप्रयोगों में प्रभावी ढंग से उपयोग किया जा सकता है, बशर्ते कि वे स्वास्थ्य और सुरक्षा के लिए गहन परीक्षण से गुजरें।
- (ii) नोडल विभाग हितधारकों के साथ मिलकर बैटरी नवीनीकरण संबंधी दिशानिर्देश विकसित करेगा, तथा इस महत्वपूर्ण पहल के लिए स्पष्ट दिशा-निर्देश प्रदान करेगा।
- (iii) इस नीति के तहत बहु-जीवन समाधान तलाशने वाले नवीनीकरणकर्ताओं को ईवी और घटक निर्माताओं के लिए लागू सभी प्रोत्साहन प्रदान किए जाएंगे।

15.2. जीवन-अंत बैटरी और ईवी रीसाइक्लिंग

- (i) ईवी बैटरियाँ जिन्हें पुनः उपयोग के लिए नवीनीकृत नहीं किया जा सकता, या तो बैटरी की खराब स्थिति या पुनः उपयोग की मांग की कमी के कारण, उन्हें पुनर्चक्रण सुविधाओं में भेजा जाएगा। इन पुनर्चक्रण सुविधाओं में, उच्च मूल्य वाली बैटरी सामग्री (जैसे, निकेल, कोबाल्ट, लिथियम) को पुनर्प्राप्त किया जाएगा और फिर बैटरी निर्माताओं को बेचा जाएगा।
- (ii) इस नीति के अंतर्गत ईवी और चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर निर्माताओं के लिए लागू सभी प्रोत्साहन बैटरी रीसाइकिलर्स को प्रदान किए जाएंगे।
- (iii) जीवन-काल समाप्त हो चुकी बैटरी और ईवी रीसाइक्लिंग को पर्यावरण एवं वन मंत्रालय द्वारा जारी बैटरी अपशिष्ट प्रबंधन नियम, 2022 और संशोधन द्वारा नियंत्रित किया जाएगा। नोडल विभाग निम्नलिखित कार्यों पर समन्वय करेगा-
 - (a) एमपीपीसीबी के सहयोग से प्रयुक्त या बेकार बैटरियों के अनुमोदित संग्रहकों, नवीनीकरणकर्ताओं और पुनर्चक्रणकर्ताओं की ऑनलाइन रजिस्ट्री बनाए रखना।
 - (b) प्रयुक्त या बेकार बैटरियों के निपटान के लिए उचित दिशानिर्देशों के संबंध में उपभोक्ताओं को जानकारी प्रदान करना।
 - (c) एमपीपीसीबी द्वारा निर्दिष्ट बैटरी उत्पादकों, नवीनीकरणकर्ताओं और पुनर्चक्रणकर्ताओं सहित निर्दिष्ट संस्थाओं को एकत्रित अपशिष्ट या प्रयुक्त बैटरियों के उचित आवंटन के लिए सार्वजनिक अपशिष्ट प्रबंधन प्राधिकरणों को निर्देश प्रदान करना।

16. अनुसंधान एवं नवाचार उन्मुख औद्योगिक विकास

- (i) मध्य प्रदेश सरकार ईवी के क्षेत्र में अनुसंधान और नवाचार को बढ़ावा देने को प्रोत्साहित करती है। मध्य प्रदेश का लक्ष्य न केवल ईवी विनिर्माण के लिए बल्कि उन्नत बैटरी प्रबंधन प्रणालियों, ड्राइवट्रेन घटकों, बैटरी रसायन विज्ञान, ईंधन सेल प्रणालियों और बुद्धिमान परिवहन प्रणालियों जैसे क्षेत्रों में अग्रणी अनुसंधान और विकास के लिए एक प्रमुख केंद्र के रूप में खुद को स्थापित करना है। इसे सुविधाजनक बनाने के लिए, मध्य प्रदेश सरकार शैक्षणिक संस्थानों, ओईएम, नवीकरणीय ऊर्जा डेवलपर्स, ईवी घटक निर्माताओं आदि जैसे विभिन्न हितधारकों के बीच सहयोग को बढ़ावा देगी।

- (ii) उद्योग भागीदार मध्य प्रदेश में शैक्षणिक और शोध संस्थानों के साथ मिलकर उत्कृष्टता केंद्र (सीओई) की स्थापना करेंगे। इस पहल के समर्थन में, आवश्यक शोध और परीक्षण उपकरणों की स्थापना और खरीद के लिए अधिकतम 2 करोड़ रुपये का एकमुश्त अनुदान आवंटित किया जाएगा।
- (iii) नोडल विभाग ईवी स्टार्ट-अप के लिए इनक्यूबेशन केंद्रों की संख्या बढ़ाने के लिए कदम उठाएगा, जो कार्यालय स्थान, सामान्य सुविधाएं और परामर्श सहायता जैसी इनक्यूबेशन सेवाएं प्रदान करते हैं।

16.1. परीक्षण और गुणवत्ता नियंत्रण प्रयोगशालाएँ

- (i) राष्ट्रीय ऑटोमोटिव परीक्षण और अनुसंधान एवं विकास अवसंरचना (एनएटीआरआईपी) के समन्वय से, मध्य प्रदेश सरकार इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए गुणवत्ता परीक्षण केंद्र स्थापित करने का प्रयास करेगी।
- (ii) ये सुविधाएं इस क्षेत्र के सभी निर्माताओं के लिए सुलभ होंगी।

16.2. कौशल विकास पहल

- (i) नोडल विभाग कुशल कर्मियों की मांग का पता लगाने और उद्योग भागीदारों के लिए आवश्यक विशिष्ट ईवी-संबंधित कौशल सेट की पहचान करने के लिए एक व्यापक मानचित्रण प्रयास शुरू करेगा।
- (ii) शैक्षणिक और तकनीकी संस्थानों को निर्देश दिया जाएगा कि वे अपने पाठ्यक्रमों में ई.वी. से संबंधित पाठ्यक्रम शामिल करें तथा ई.वी. और घटक विनिर्माण के लिए आवश्यक कौशल प्राप्त करने के लिए व्यावहारिक प्रशिक्षण प्रदान करें।

(a) यह पाठ्यक्रम कौशल विकास निदेशालय, मध्य प्रदेश और रोजगार विनिमय केंद्रों से संबद्ध मौजूदा 53 पॉलिटेक्निक कॉलेजों और 271 औद्योगिक प्रशिक्षण संस्थानों (आईटीआई) में लागू होगा। बनाए जाने वाले किसी भी नए तकनीकी संस्थान (सरकारी) को भी इस संशोधित पाठ्यक्रम का पालन करना होगा।

(b) निजी तकनीकी संस्थानों को कौशल विकास निदेशालय द्वारा अनुमोदित ई.वी. से संबंधित पाठ्यक्रम शामिल करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।

- (iii) ई.वी. में परिवर्तन और छोटे से मध्यम ऑटोमोबाइल मरम्मत की दुकानों पर इसके संभावित प्रभाव को देखते हुए, निम्नलिखित प्रावधान किए जाएंगे:

- (a) आईटीआई और इंजीनियरिंग संस्थानों को ईवी मरम्मत के लिए सेवा पेशेवरों को निःशुल्क प्रशिक्षण प्रदान करने का निर्देश दिया जाएगा।
- (b) प्रत्येक संस्थान को इस नीति की पूरी अवधि के दौरान प्रतिवर्ष न्यूनतम दो प्रशिक्षण सत्र आयोजित करना अनिवार्य है, जिनमें से प्रत्येक में कम से कम 50 प्रतिभागी होंगे।
- (c) पाठ्यक्रम की विषय-वस्तु, संरचना और अवधि ऑटोमोटिव कौशल विकास परिषद (एएसडीसी) और उद्योग भागीदारों के साथ मिलकर विकसित की जाएगी।
- (d) प्रत्येक संस्थान को नोडल विभाग को प्रतिवर्ष एक रिपोर्ट प्रस्तुत करनी होगी, जिसमें उनके प्रशिक्षण कार्यक्रम की मुख्य विशेषताओं तथा उससे प्राप्त मूल्यवान जानकारी का सारांश होगा।

17. नौकरियाँ सृजित करना - व्यावसायिक प्रशिक्षण

ईवी के बढ़ते उपयोग से बड़ी संख्या में नए रोजगार अवसर पैदा होने की संभावना है। उदाहरण के लिए, बीएमएस डिज़ाइनर से लेकर चार्जिंग स्टेशन ऑपरेटर और अन्य कई तरह की भूमिकाओं की मांग होगी। मध्य प्रदेश खुद को ईवी पारिस्थितिकी तंत्र के भीतर नौकरियों को पूरा करने वाले प्रशिक्षण कार्यक्रमों की पेशकश करने वाले केंद्र के रूप में स्थापित कर सकता है। इसे प्राप्त करने के लिए, ईवी उद्योग में करियर के लिए व्यक्तियों को तैयार करने के लिए निम्नलिखित नीतिगत कार्रवाइयां लागू की जाएंगी:

- (i) उद्योग भागीदारों के सहयोग से, ईवी कार्यबल को प्रशिक्षित करने के लिए व्यावसायिक पाठ्यक्रम तैयार किए जाएंगे। ये पाठ्यक्रम मध्य प्रदेश सरकार द्वारा OEM के साथ PPP (सार्वजनिक-निजी भागीदारी) के माध्यम से स्थापित कौशल केंद्रों (SC) के माध्यम से प्रदान किए जाएंगे।

- (a) राज्य सरकार द्वारा शुरू की गई 'मुख्यमंत्री सीखो कमाओ योजना' के अनुसार, ईवी से संबंधित सभी कौशल विकास और पुनः कौशल पाठ्यक्रमों में नामांकित प्रत्येक छात्र और तकनीकी शिक्षा बोर्ड और राज्य व्यावसायिक प्रशिक्षण परिषद से संबद्ध, योजना के अनुसार एक निर्धारित वजीफा राशि प्राप्त करेगा।

- (ii) निजी क्षेत्र के साझेदारों को कौशल केन्द्रों (एससी) में अपने स्वयं के कैप्टिव स्टाफ प्रशिक्षण आयोजित करने की अनुमति दी जाएगी।
- (iii) मध्य प्रदेश सरकार निजी क्षेत्र के उन भर्तीकर्ताओं के लिए अनुसूचित जातियों में नियमित भर्ती 'मेलों' का आयोजन करेगी, जो प्रशिक्षित कार्मिकों को नियुक्त करना चाहेंगे।

18. जन जागरण

- (i) सरकार का मानना है कि इलेक्ट्रिक वाहनों के विकास के लिए लोगों में जागरूकता पैदा करना बहुत जरूरी है। इस संबंध में, नीति जारी होने के पहले वर्ष में राज्य में ईवी पारिस्थितिकी तंत्र से संबंधित जानकारी के लिए वन-स्टॉप पोर्टल एमपी ईवी तरंग विकसित किया जाएगा।
- (ii) राज्य में इलेक्ट्रिक वाहनों को अपनाने को बढ़ावा देने के लिए नीति की अधिसूचना के एक वर्ष के भीतर उपभोक्ता जागरूकता रणनीति जारी की जाएगी।
- (iii) नई तकनीक को आम आदमी तक पहुंचाने के लिए विभिन्न वाहन निर्माताओं के सहयोग से टेस्ट राइड, राजधानी क्षेत्र और अन्य मॉडल ईवी शहरों में ग्रीन डे को बढ़ावा दिया जाएगा।

19. नीति का कार्यान्वयन

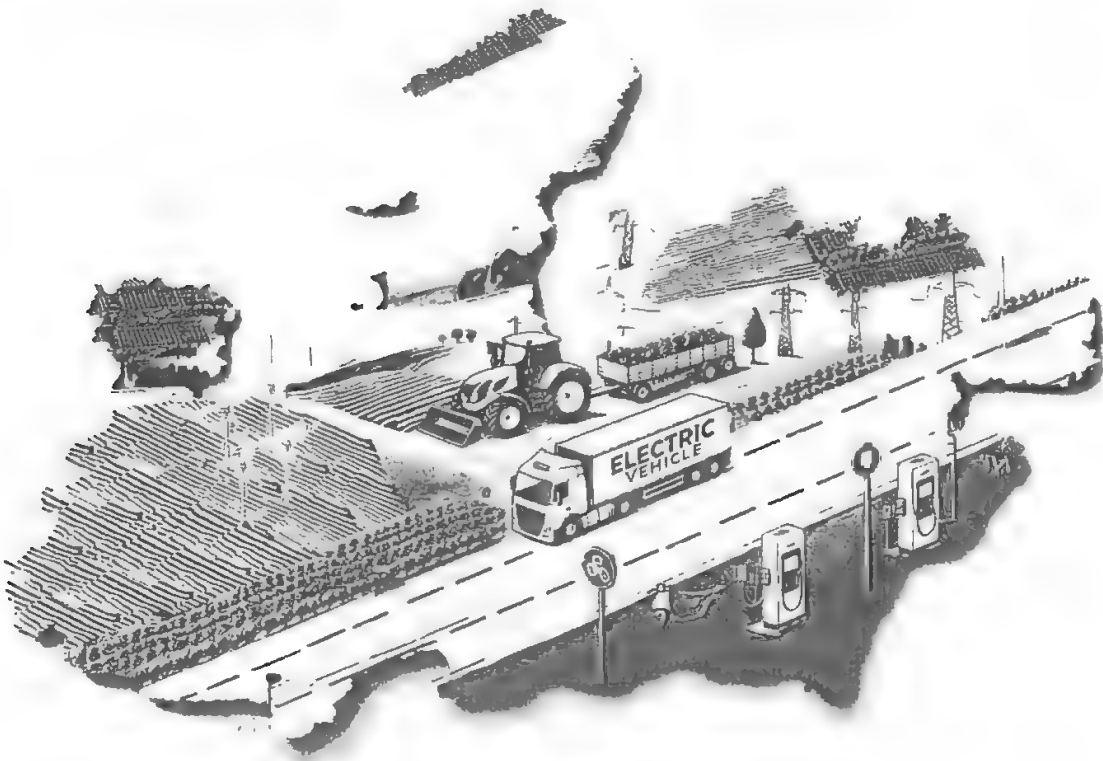
- (i) मध्य प्रदेश नगरीय विकास एवं आवास विभाग, मध्य प्रदेश सरकार, मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2025 के कार्यान्वयन के लिए नोडल विभाग होगा। नीति अधिसूचना की तारीख से 5 वर्ष की अवधि के लिए या संशोधित नीति द्वारा प्रतिस्थापित होने तक वैध होगी।
- (ii) मध्य प्रदेश में परिवहन से संबंधित मुद्दों को सुव्यवस्थित करने के लिए समर्पित इकाई के रूप में मध्य प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन बोर्ड का गठन किया जाएगा। एमपी-ईवीपीबी के सदस्यों और उनकी जिम्मेदारियों का फैसला राज्य सरकार द्वारा किया जाएगा।
- (iii) एमपी-ईवीपीबी नीति कार्यान्वयन की देखरेख, परियोजना प्रगति की समीक्षा, अंतर-विभागीय समन्वय सुनिश्चित करने और अंतर-क्षेत्रीय मुद्दों के समाधान के लिए जिम्मेदार होगा।
- (iv) एमपी-ईवीपीबी यातायात, परिवहन और बुनियादी ढांचे से संबंधित मामलों पर अनिवार्य मंजूरी प्रदान करेगा तथा इसकी बैठक साल में दो बार या आवश्यकतानुसार तत्काल चर्चा के लिए होगी।

20. परिचालन दिशानिर्देश

- (में) इस नीति के लिए परिचालन दिशानिर्देश अलग से जारी किए जाएंगे



MADHYA PRADESH ELECTRIC VEHICLE POLICY 2025



Urban Development & Housing Department
Government of Madhya Pradesh





DR. MOHAN YADAV
CHIEF MINISTER
MADHYA PRADESH

Sr. No.95/CMPP/25
Bhopal : Date - 22.02.2025

Message

Electric Vehicles (EVs) represent the future of transportation, and Madhya Pradesh is poised to lead this transformation for a sustainable and prosperous future. In recognition of the global mandate to battle climate change and the Government of India's ambitious EV targets under the leadership of the Honourable Prime Minister Shri Narendra Modi, driving the State's transport sector towards low-emission alternatives is a priority. EVs produce zero emissions during vehicle operation and are accompanied by benefits such as low operational costs. With the State's citizen-centric mandate to provide affordable and clean transport solutions, the Madhya Pradesh Electric Vehicle Policy 2025 seeks to support stakeholders across the EV ecosystem to participate and undertake measures to ensure the mainstream adoption of Electric Vehicles.

Further, to promote the State's EV manufacturing capabilities, incentives have been provided to spur innovation, achieve economies of scale, and generate employment opportunities for our youth. Emphasis has also been placed on skill development and training to support workforce transition.

The Urban Development and Housing Department is committed to facilitating smooth implementation by engaging with local bodies, industries, and citizens. In this regard, the Madhya Pradesh Electric Vehicle Promotion Board (MP-EVPB) will be constituted as a dedicated entity to streamline issues concerning mobility in Madhya Pradesh. This body will be responsible for overseeing policy implementation, reviewing project progress, ensuring interdepartmental coordination, and addressing cross-sectoral issues. Together, we are ready to make Madhya Pradesh a model state for clean mobility and set an example for the nation. Let us work collectively to make this vision a reality and ensure a sustainable and prosperous future for our cities and communities.


(Dr. Mohan Yadav)



B-3, Shamla Hills
Bhopal-462002



MESSAGE

The **Madhya Pradesh Electric Vehicle Policy 2025** marks a transformative chapter in the state's commitment to sustainable urban development. The policy focuses on building robust charging infrastructure, incentivizing EV adoption across public and private sectors, and promoting local manufacturing to create jobs and economic opportunities. It also seeks to align with broader renewable energy targets to ensure that the EV ecosystem is powered sustainably.

As the nodal department for the EV policy, the Urban Development and Housing Department recognizes the critical role that electric mobility will play in addressing urban challenges such as pollution, traffic congestion, and rising transportation costs. As a measure to catalyse the adoption of EVs, regions within the EV model cities will be demarcated as green zones permitting the exclusive use of electric vehicles. This policy is designed to create a cleaner, smarter, and more inclusive transportation ecosystem, improving the quality of life for all citizens.

The Urban Development and Housing Department, as the nodal department for the EV policy, has demonstrated proactive efforts to promote sustainable urban mobility. The development of the "EV Tarang" portal serves as a one-stop resource for all information related to EVs in Madhya Pradesh. The portal offers comprehensive information on incentives available under the policy, tools for comparing EVs with traditional internal combustion engine (ICE) counterparts, and guidance on availing incentives.

Five cities—Bhopal, Indore, Gwalior, Jabalpur, and Ujjain—will be developed as "Model EV Cities," setting benchmarks for infrastructure and innovation in the EV ecosystem. With this comprehensive approach, we aim to become a leader in electrified mobility whilst improving air quality for our citizens.

(Kailash Vijayvargiya)
Minister of Urban Development
& Housing Department
Govt. of Madhya Pradesh

Government of Madhya Pradesh
Vallabh Bhawan, Bhopal-462004



MESSAGE

India, the fastest growing large economy in the world, has embarked upon a journey to become Atmanirbhar and Viksit Bharat. Madhya Pradesh, one of the fastest growing States, has become the preferred destination for investment. The State offers “infinite possibilities” powered by abundant resources, state of the art infrastructure, an integrated holistic approach and forward-thinking leadership. These coupled with central location, excellent industrial labour relations, all assimilating culture position Madhya Pradesh as a key driver of comprehensive economic growth.

The State has formulated 18 new policies after thorough collaborative consultation with the stakeholders. While these policies provide financial incentives at par with the best provided by any other State, yet the focus is to provide seamless investment climate, exemplary Ease of Doing Business and reduction of compliance burden. State has already put in place mechanisms to streamline approvals, with faceless interface and time-bound clearances. Madhya Pradesh initiated the concept of the Public Service Delivery Guarantee Act and is committed to ensure that all approvals are notified under this Act. Providing plug and play infrastructure for industries is another important corner stone of the policies.

Madhya Pradesh Electric Vehicle Policy, 2025 is set to transform EV ecosystem in the state. It provides, on one hand, higher financial incentives for adoption of Electric vehicles with Road Tax and Registration fee exemption, on the other, direct and indirect incentives to hasten the deployment of charging and swapping infrastructure. The policy seeks to position Madhya Pradesh as a highly attractive destination for establishing EV and EV component manufacturing facilities. Additionally, to equip the workforce with the skills necessary for the EV industry, the policy has provisions for introducing EV and EV component related courses in engineering colleges and ITIs. The policy aims to establish Bhopal, Indore, Gwalior, Jabalpur and Ujjain as “EV Model Cities”.

Hallmark of the Madhya Pradesh has been consistent, stable but yet nimble policy frame work coupled with pro-active and transparent governance for sustained growth. Opportunity like never before beckons all prospective investors to come and create lasting partnership for their own prosperity and growth of Madhya Pradesh. We welcome you to come and join the growth story of Viksit Madhya Pradesh.

(Anurag Jain)
Chief Secretary
Madhya Pradesh

Government of Madhya Pradesh
Urban Development & Housing Department
Vallabh Bhawan, Bhopal-462004



MESSAGE

India is making significant progress toward sustainable mobility with the ambitious goal of ensuring that electric vehicles (EVs) account for 30% of new vehicle sales by 2030. This target plays a crucial role in the country's broader commitment to achieving net-zero emissions by 2070. In alignment with this national vision, Madhya Pradesh introduced its first Electric Vehicle Policy in 2019, focusing on promoting the adoption of Battery Electric Vehicles (BEVs). The policy laid out strategic measures, including consumer incentives and infrastructure development, aimed at creating a strong and sustainable EV ecosystem.

Recognizing the technological advancements and learnings from the previous policy phase, the state has enhanced its commitments through the Madhya Pradesh Electric Vehicle Policy 2025. This updated policy strives to position electric vehicles as the primary choice for transportation within the state.

The **Madhya Pradesh Electric Vehicle Policy 2025** is built on key focus areas aimed at accelerating EV adoption and fostering a sustainable ecosystem. A major priority is the development of a robust and accessible EV charging infrastructure that caters to all, including differently-abled individuals, ensuring seamless accessibility and convenience. The policy envisions positioning Madhya Pradesh as the premier destination for EV infrastructure development and the establishment of related manufacturing industries, driving investment and innovation in the sector. In the spirit of fostering circular economy principles, the policy strongly encourages the exploration of multi-life applications for EV batteries, which recognizes their potential value even when their capacity has deteriorated in comparison to their initial rating.

Additionally, significant emphasis is placed on bolstering skill development initiatives and expanding job prospects within the EV sector, equipping the workforce with the necessary expertise to support the industry's growth while creating new employment opportunities. I firmly believe that by effectively implementing this policy and accelerating research and development efforts, Madhya Pradesh can play a pivotal role in helping India achieve its net-zero emissions target by 2070 and position itself as a national leader in this space.


(Sajjay Kumar Shukla)

Principal Secretary
Urban Development & Housing Department
Madhya Pradesh

Table of Contents

FOREWORD.....	
TERMINOLOGIES.....	
ABBREVIATION.....	
1. BACKGROUND	
2. VISION	
3. OBJECTIVES.....	
4. POLICY PERIOD.....	
5. SCOPE OF POLICY.....	
6. NODAL ORGANISATION.....	
7. POLICY TARGETS.....	
8. EXPECTED OUTCOMES.....	
9. LEGISLATIVE AND REGULATORY CONTEXT	
10. STRATEGY.....	
11. ELECTRIC VEHICLE TYPE INCENTIVE STRUCTURE	
12. CHARGING INFRASTRUCTURE	
13. OTHER INITIATIVES FOR DEVELOPMENT OF CHARGING INFRASTRUCTURE.....	
14. MANUFACTURING.....	
15. RECYCLING ECOSYSTEM – BATTERY & EVs	
16. RESEARCH & INNOVATION ORIENTED INDUSTRIAL DEVELOPMENT.....	
17. CREATING JOBS – VOCATIONAL TRAINING.....	
18. PUBLIC AWARENESS	
19. POLICY IMPLEMENTATION	
20. OPERATING GUIDELINES	

FOREWORD

In 2013, India embarked on its journey towards electric mobility by establishing the National Electric Mobility Mission Plan (NEMMP). The primary objectives of this initiative were to bolster national energy security, offer cost-effective and eco-friendly transportation options and empower the Indian automotive industry to attain a position of global manufacturing excellence. Over the years, the Central Government in conjunction with key ministries such as the Ministry of Power (MoP), Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH), Ministry of Heavy Industries (MoHI) and the Ministry of Housing and Urban Affairs (MoHUA), have launched various policy initiatives to support the EV penetration in the country. The PM E-Drive scheme operational from October 2024 stands as India's primary policy to advance E-Mobility in the country. The scheme has a total financial outlay of INR 10,900 crores. Prior visionary efforts by the Central Government in tandem with State Government Electric Vehicle Policies have enabled the penetration of over 53 lakh EVs in the country, with a CAGR of 62.8 percent from FY 2018-19 to FY 2023-24.

Madhya Pradesh developed its State EV policy in 2019. The Urban Development and Housing Department was designated as the nodal department tasked with the implementation of this policy which sought to accelerate the deployment of EVs in the State. The outcome of this policy initiative has shown a remarkable CAGR of 88.6 percent from FY 2018-19 to FY 2023-24, resulting in a cumulative registration of more than 1.48 Lakh EVs within the state. However, over the last few years, due to technological advancements, changes in consumer preferences and environmental considerations there is a need to update the existing EV policy, requiring adjustments to incentives to consumers and manufacturers, inclusion of new EV segments, infrastructure development and regulations. Madhya Pradesh recognizes this need to embolden the existing EV policy with additional levers to drive the EV adoption.

In this regard, the Government of Madhya Pradesh is introducing the revamped Madhya Pradesh Electric Vehicle Policy 2025 in order to capitalise on opportunities in this growing sector and encourage timely investments. The policy outlines a comprehensive framework for nurturing the EV industry in the state. Special attention to boosting local manufacturing in the EV ecosystem has been reinforced as per Industrial Promotion Policy of the state. In addition to monetary benefits, the policy delineates several non monetary benefits for demand creation as well as plugging the gaps in the supply chain by delving into specifics for each of the vehicle segments aiming to make Madhya Pradesh as a model EV state.

TERMINOLOGIES

Advanced Battery represents the new generation batteries such as Lithium polymer, Lithium Iron phosphate, Lithium Cobalt Oxide, Lithium Titanate, Lithium Nickel Manganese Cobalt, Lithium Manganese Oxide, Metal Hydride, Zinc Air, Sodium Air, Nickel Zinc, Lithium Air and other similar chemistry under development or under use.

Battery Swapping Station: A station where any electric vehicle can get its discharged battery or partially charged battery replaced by a charged battery.

Battery Swapping Operator: Entities that operationalize and manage a station where any EV with a discharged battery or partially charged battery can avail service to detach and interchange with another battery that has been electrically recharged and is readily available at the premises for the purpose of replacement.

Battery Refurbisher: An entity engaged in the refurbishment process, which includes restoring batteries with a low state of health to near their original capacity through various methods, including chemical treatments and physical repairs.

Battery Recycler is an entity that specializes in recycling used batteries to recover high-purity components, ensuring the process adheres to environmental regulations and safety standards.

Battery Electric Vehicle (BEV) refers to automobiles with only electric motor and advanced batteries (to power the engine) with similar or more energy density than that of a Lithium-Ion battery.

Charging/Battery Swapping Equipment: Equipment that is exclusively used to charge the battery or swap the battery inside a BEV.

Charging Stations:

Small Charging Station: A facility equipped with multiple Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) offering varying capacities and supporting both AC and DC charging capabilities, with a total capacity not exceeding 112 kW (classified as Low Tension). It is specifically designed to charge electric two-wheelers and electric three-wheelers, and is connected to an electricity supply with a capacity of less than 112 kW, or is linked to a Low Tension line as per the regulations of the Madhya Pradesh Electricity Regulatory Commission.

Medium Charging Station: A facility equipped with multiple Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) offering varying capacities and supporting both AC and DC charging capabilities, with a total capacity not exceeding 112 kW (classified as Low Tension). It is specifically designed to charge electric two-wheelers, electric three-wheelers, and, as a mandatory requirement, electric four-wheelers. The station is connected to an electricity supply with a capacity of less than 112 kW, or is linked

to a Low Tension line as per the regulations of the Madhya Pradesh Electricity Regulatory Commission.

Large Charging Station: A facility equipped with multiple Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) offering varying capacities and supporting both AC and DC charging capabilities, with a total capacity exceeding 112 kW (connected to a High Tension (HT) line). It is mandatorily designed to charge light commercial vehicles, trucks, or buses, in addition to any other vehicle segments. The station is connected to an electricity supply with a capacity greater than 112 kW, in accordance with the regulations of the Madhya Pradesh Electricity Regulatory Commission.

Charge Point Operator: Entity that operates a network of chargers for providing services such as electric vehicle charging, customer support, network solution (standalone or in partnership with a Network Service Provider)

EV Charger: An EV charger, also called Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) is an element in EV infrastructure that supplies electric energy for recharging the electric vehicles.

Fuel Cell Electric Vehicle: Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV) refers to the vehicle which uses a fuel cell in combination with a battery or super-capacitor, to power its on-board electric motor. Fuel cell in vehicles generate electricity to power the motor, by using hydrogen as fuel.

Light Commercial Vehicle (LCV): These are defined as goods carriers with a Gross Vehicle Weight (GVW) of up to 3,500 kilograms and are categorized as N1 type of vehicle by Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH).

Plug-in Hybrid Electric Vehicles (PHEV): includes range extended electric vehicle, a strong hybrid electric vehicle which has a provision for off Vehicle charging of rechargeable energy storage system

Public Charging Station means a device or station that supplies power to charge the batteries of an electric vehicle outside the home premises.

Registered Vehicle Scrapping Facility (RVSF): Facilities that are equipped to conduct scrapping of vehicles in an eco-friendly manner as per MoRTH guidelines.

Series Hybrid Electric Vehicle: Any vehicle which allows power to be delivered to the driven wheels solely by a rechargeable energy storage system powered electric motor, but which also incorporates the use of a combustion engine to provide power to the rechargeable energy storage system or electric motor.

Series Parallel Hybrid Electric Vehicle: a parallel hybrid electric vehicle which additionally incorporates a system for the combustion engine to provide power to the rechargeable energy storage system or electric motor.

Strong Hybrid Electric Vehicles (SHEV): a hybrid electric vehicle which has a 'stop-start' arrangement, 'electric regenerative braking system' and a 'motor drive' where motor alone is capable to propel the vehicle from a stationary condition.

ABBREVIATIONS

ARAI	Automotive Research Association of India
ASMC	Automotive Suppliers Manufacturing Centers
BEV	Battery Electric Vehicles
BSO	Battery Swapping Operators
CI	Charging Infrastructure
CIRT	Central Institute of Road Transport
DL	Driving License
EV	Electric Vehicle
ECS	Equivalent Car Spaces
EO	Energy Operators
FAME	Faster Adoption and manufacture of (Hybrid &) Electric Vehicles
FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle
GoMP	Government of Madhya Pradesh
GOI	Government of India
ICAT	International Centre for Automotive Technology
ICE	Internal Combustion Engines
ISBT	Inter State Bus Terminals
MP-EVPB	Madhya Pradesh Electric Vehicle Promotion Board
MOHUA	Ministry of Housing and Urban Affairs
MPERC	Madhya Pradesh Electricity Regulatory Commission
MPPCB	Madhya Pradesh Pollution Control Board
MPPMCL	MP Power Management Company Limited
NUTP	National Urban Transport Policy
OEM	Original Equipment Manufacturers
RWA	Residents Welfare Associations
STU	State Government Transportation Units
SC	Skill Centers
UDHD	Urban Development & Housing Department

1. BACKGROUND

The transportation and automotive industries in the global economy are experiencing a swift transition towards EVs. It is estimated that the global EV sector is bound to expand at a CAGR of 15.9% between 2023 and 2035 and it's expected to be valued at USD 561.3 billion in terms of revenue.

The Government of India (GOI) has been actively promoting several initiatives that are envisioned to harness the potential of the EV industry with an overall aim of achieving sales of 70% for commercial vehicles, 30% for private vehicles, 40% for buses and 80% for two and three-wheelers by 2030. The Indian EV industry is projected to grow at a CAGR of 49% between 2022 and 2030, with 10 million annual sales by 2030. The EV industry is also projected to create around 50 million direct and indirect jobs by 2030.

Madhya Pradesh is actively striving to boost the adoption of EVs, aligning with the Govt's broader goals. It continues to grow as a sought-after place for investment in India due to its innovative mechanisms as well as forward-thinking initiatives. It is rapidly driving the Ease of Doing Business (EoDB) and Ease of Living (EoL) initiatives and proactively limiting the regulatory burden for its industries. Madhya Pradesh possesses an enormous scope and potential to position itself as the EV manufacturing hub of India. This revamped EV policy is a timely measure toward realising this potential.

2. VISION

To promote sustainable electric mobility and bring about a material improvement in Madhya Pradesh air quality by bringing down emissions from transport sector.

3. OBJECTIVES

- (i) To attain a future where Electric Vehicles are the preferred mode of transportation for everyone.
- (ii) To develop robust and accessible EV charging infrastructure for all including differently-abled people.
- (iii) To foster collaboration between government entities, private sector, research institutions and civil society organisations.

- (iv) To establish Madhya Pradesh as the premier destination for the establishment of EV infrastructure and related manufacturing industries.
- (v) To bolster skill development initiatives and expand job prospects within the EV sector in Madhya Pradesh.

4. POLICY PERIOD

The policy shall remain active for a duration of five years from the date of notification (or) until replaced by an updated/revised policy, as issued by the nodal department of the Madhya Pradesh Government.

5. SCOPE OF POLICY

- (i) This policy applies to Battery Electric Vehicles (BEVs), Fuel Cell Electric Vehicles (FCEVs). Any reference to Electric Vehicles (EVs) will henceforth apply only to BEVs and FCEVs.
- (ii) The policy will be accompanied by comprehensive operational guidelines to ensure its effective implementation.
- (iii) The policy provides both direct and indirect incentives that will stimulate robust demand for EVs within the state.
- (iv) The policy provides support mechanism for fleet operators to transition their commercial vehicles, to EVs, as this can have a significant impact on reducing emissions.
- (v) The policy prioritizes the swift adoption of EVs in the heavy-duty segment, such as buses, trucks and tractors, as these vehicles are major contributors to emissions within the road transport sector.
- (vi) Direct and indirect incentives are extended to bolster the deployment of charging and swapping infrastructure throughout the state.
- (vii) An integrated online portal called 'EV Tarang' is introduced, serving as a one-stop resource for all matters related to EVs in Madhya Pradesh. This portal will offer comprehensive information on incentives available under the policy, tools for comparing EVs with traditional internal combustion engine (ICE) counterparts and guidance on availing incentives.

- (viii) The policy seeks to position Madhya Pradesh as a highly attractive destination for establishing EV and EV component manufacturing facilities, through contemporary Industrial Promotion Policy.
- (ix) The policy aims to create new employment opportunities by promoting EV manufacturing, charging infrastructure development and the use of EVs in both public and private transportation. Additionally, it includes plans for introducing EV and EV component-related courses in ITIs and engineering colleges to equip the workforce with the skills necessary for the EV industry.
- (x) This policy will be accompanied by the launch of a public awareness campaign to educate public about the benefits of EVs, how to use charging infrastructure and the environmental advantages to drive consumer adoption and dispelling myths about EVs.
- (xi) The policy covers only EVs and does not apply to any kind of hybrid vehicles.

6. NODAL ORGANISATION

- (i) Madhya Pradesh Urban Development & Housing Department, Government of Madhya Pradesh will be the nodal department for the implementation of Madhya Pradesh Electric Vehicle Policy 2025 or as decided by the state government.
- (ii) The MP Power Management Company Limited Government of Madhya Pradesh will be the state nodal agency for EV charging infrastructure.
- (iii) The Government of Madhya Pradesh will setup a Madhya Pradesh Electric Vehicle Promotion Board (MP-EVPB) consisting of stakeholders from all concerned departments to enhance collaboration and comprehensive implementation of the new policy.

7. POLICY TARGETS

- (i) The policy aims to designate Bhopal, Indore, Jabalpur, Gwalior and Ujjain as model EV cities implementing detailed plans for electrifying their intra-city public bus fleets, executing designated pilot initiatives and ensuring effective execution of all other specified provisions within the policy.
- (ii) Electric two-wheeler target:
 - (a) Achieving 40% of all new registrations by the end of the policy period.

- (b) Achieving 100% of all new registrations in the commercial fleet by the end of the policy period.
- (iii) Electric three-wheeler target:
 - (a) Achieving 80% of all new registrations by the end of the policy period in both passenger and freight segments.
- (iv) Electric four-wheeler target:
 - (a) Achieving 15% of all new registrations by the end of the policy period.
- (v) Electric Bus target:
 - (a) Achieving 40% of all new registrations by the end of the policy period.
- (vi) 80% of all forms of State government vehicles, including vehicles under Government Corporations, Boards and Government Ambulances, etc. will be procured in the form of electric vehicles by end of the policy period, provided-
 - (a) They fall under the 2-Wheeler, 3-Wheeler, or 4-Wheeler categories.
 - (b) They are commercially available EV equivalents in the market.

8. EXPECTED OUTCOMES

- (i) Promote the development of reliable, affordable and efficient EVs that offer world-class performance and competitive pricing through government incentives and market development.
- (ii) Decrease the transportation sector's reliance on imported fossil fuels.
- (iii) Mitigate air pollution within the state by transitioning to EVs, reducing tailpipe emissions and emphasizing electricity generation from renewable sources.
- (iv) Establish a globally competitive EV manufacturing ecosystem.
- (v) Support job creation in this sun-rise sector.
- (vi) Create an environment conducive to battery recycling and refurbishing for reuse.
- (vii) Encourage EV manufacturers, research institutions and Academia to pioneer cutting-edge research and development in the field.

9. LEGISLATIVE AND REGULATORY CONTEXT

(i) LAWS, RULES AND REGULATIONS (CENTRAL)

- (a) The Motor Vehicles Act, 1988
- (b) National Building Code, 2005
- (c) Ministry of Road Transport & Highways (MoRTH) Guidelines / Circulars
- (d) Charging Infrastructure for Electric Vehicles – revised consolidated guidelines and standards (Ministry of Power - Amended April 2023)

(ii) LAWS, RULES AND REGULATIONS (STATE)

- (a) Madhya Pradesh Municipal Corporation Act, 1956
- (b) Madhya Pradesh Municipal Council Act, 1961
- (c) Madhya Pradesh Bhumi Vikas Adhiniyam, 2012
- (d) Madhya Pradesh Electric Vehicle (EV) Policy 2019
- (e) Madhya Pradesh Industrial Promotion Policy 2014 (Amended 2018)

(iii) OPERATIONAL CONTROLS/ GUIDELINES

- (a) Madhya Pradesh Electric Vehicle (EV) Policy 2025 and all applicable guidelines, circulars and any other regulations issued by Government of India (GoI) and Government of Madhya Pradesh (GoMP).

(iv) REVISION OF TRANSPORT REGULATIONS FOR EVs

- (a) All regulations below are applicable only for FCEVs (Fuel Cell Electric Vehicle) and BEVs (Battery Electric Vehicle) using advanced battery technologies with energy/power density similar or more than that of a Lithium-ion battery.
- (b) The transport department will grant permit exemptions to electric commercial public transport vehicles.
- (c) Electric Autos/rickshaws will be allowed only in certain areas or outside major cities to avoid congestion.
- (d) Corporates will be allowed to own and operate electric vehicles for feeder transport of their employees.
- (e) Registration will be allowed for 2-wheelers, 3-wheelers and 4-wheelers retrofitted with an electric motor and an electric powertrain using advanced battery technologies and certified by ARAI/ICAT or other MoRTH approved agencies.

- (f) Transport department shall facilitate the online registration of EVs.

10. STRATEGY

The GoMP wants to achieve its vision and targets by emphasising on:

- (i) Electric Vehicle Type Incentive Structure
- (ii) Manufacturing of EVs and its Components
- (iii) Charging Infrastructure (CI)
- (iv) Recycling and Refurbishing Ecosystem Battery and EVs
- (v) Research & Development

11. ELECTRIC VEHICLE TYPE INCENTIVE STRUCTURE

This section discusses the policy framework and incentives on the purchase of the categories of electric vehicles listed below:

- (i) Two-wheelers
- (ii) Three-wheelers
- (iii) Cars
- (iv) Light commercial vehicles (LCV)
- (v) Buses
- (vi) Trucks and Tractors
- (vii) E-ambulance

All the electric vehicles that will be used in public transport services inter-city and intra city limits (Buses, shared rickshaws etc.) will operate under the rules and regulations constituted by the respective Urban Local Bodies, SPV and concerned regulatory authority where they operate. Moreover, this policy endeavours to initiate pilot projects for emerging vehicle categories, specifically electric trucks and tractors, which carry significant importance for both air quality improvement and energy security. The insights and knowledge gained from these pilot initiatives will inform the development of comprehensive provisions for these two segments during the third year of the policy period. Tailored provisions to promote retrofitting of EVs have also been included.

All the incentives outlined in this policy will be granted in addition to any potential incentives offered by the central government at the time of vehicle purchase. These incentives can be accessed through the MP EV Tarang portal.

Vehicle Segment	Regulatory incentive	Retrofitting Incentive
e-2W	100% motor vehicle tax and registration fee exemption till 1 st year of policy implementation	INR 5,000 / vehicle till 1 st yr. of policy implementation
e-3W	100% motor vehicle tax and registration fee exemption till 1 st year of policy implementation	INR 10,000 / vehicle till 1 st yr. of policy implementation
e-car	100% motor vehicle tax and registration fee exemption on e-car with ex-factory price up to INR 20 Lakh, till 1 st year of policy implementation	INR 25,000 / vehicle till 1 st yr. of policy implementation
e-LCV	100% motor vehicle tax and registration fee exemption till 1 st year of policy implementation	N/A
E-Buses (Non Govt., i.e. School buses, private bus operators, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> 100% motor vehicle tax and registration fee exemption till 2nd year of policy implementation Permits exempted by Transport Department 	N/A
E-Buses (Govt. Buses including Mini, Midi, Standard and Standard AC Buses)	<ul style="list-style-type: none"> 100% motor vehicle tax and registration fee exemption till 2nd year of policy implementation Permits exempted by Transport Dept. 	N/A

Vehicle Segment	Regulatory incentive	Retrofitting Incentive
E-Truck	100% motor vehicle tax and registration fee exemption till 2 nd year of policy implementation	N/A
E-Tractor	100% motor vehicle tax and registration fee exemption till 2 nd year of policy implementation	N/A
E-Ambulance	100% motor vehicle tax and registration fee exemption till 2 nd year of policy implementation	N/A

Note: Above incentives are not applicable to any type of hybrid vehicles.

11.1. ELECTRIC TWO-WHEELERS

The incentives listed below will be available for electric two-wheelers:

11.1.1. INCENTIVES

(i) Regulatory Incentive:

- (a) 100% motor vehicle tax & registration fee exemption for all vehicles, till 1st year of policy implementation.

11.1.2. PARAMETERS

- (i) The incentives will be available for two-wheelers which fulfils the PM E-drive scheme criteria or vehicles whose specifications are approved by ARAI/ICAT or other MoRTH approved agencies.
- (ii) The incentives will be applicable to the vehicle that have an “Advanced Battery” as defined by the PM E-drive scheme of the GoI.

11.2 ELECTRIC THREE-WHEELERS

The incentives listed below will be available for electric three wheelers falling under L5-N and L5-M categories only:

11.2.1. INCENTIVES

(i) Regulatory Incentives:

- (a) 100% motor vehicle tax exemption & registration fee exemption for all vehicle, till 1st year of policy implementation.

11.2.2 PARAMETERS

- (i) The purchaser must have a driver's license.
- (ii) The purchaser must procure Electric three-wheelers which have been approved by either ARAI/ICAT or other MoRTH approved agencies.
- (iii) The incentives will apply to both L5 - M and N category electric three-wheelers.

11.3. ELECTRIC CAR

In India, while a significant portion of the population primarily relies on two-wheelers for transportation, the use of cars is steadily increasing each year. This shift is notably driven by the rising income levels and aspirations of the Indian populace as well as the proliferation of ride-hailing platforms for public transportation. Additionally, the adoption of electric cars at the national level is rapidly growing, with the total number of electric cars sold in FY 2023-24 surpassing that of FY 2022-23 by 1.4 times. Through this policy, the state aims to further bolster this momentum, expediting the transition to electric cars for both individual consumers and fleet operators, making them a compelling and sustainable choice.

11.3.1. INCENTIVES

(i) Regulatory Incentive:

- (a) 100% motor vehicle tax exemption & registration fee exemption for vehicle with ex-factory cost up to INR 20 Lakh, till 1st year of policy implementation.
- (b) Every state government department is mandated to transition their current vehicle fleet to EVs. The specific annual progression for this shift will be disclosed by the nodal department subsequent to the release of this policy.

(ii) Parking Mandate:

- (i) Mandatory Provisions for EV Parking:

- I. New RWA housing societies will designate 20% of open parking spaces for visitors exclusively for EVs. ICE vehicles will not be allowed to park in these spaces, even if EV spots are vacant.
- II. Public road-side parking spaces: 25% of parking space to be reserved for EVs by the end of the policy period
- III. Education institutions and Commercial Complexes: 25% of parking space to be reserved for EVs by the end of the policy period for existing and new establishments
- IV. Government Offices: 25% of parking space to be reserved for EVs by the end of the policy period for existing and new establishments
- V. Detailed guidelines for this initiative will be issued by the nodal department, which will include a mandatory provision for reserving a certain percentage of these parking spaces for women and differently-abled people.

11.3.2. PARAMETERS

- (i) Electric cars will include L7 quadricycles and M category electric vehicles to ensure broader adoption of electric mobility across different vehicle types.
- (ii) The incentives will be available for electric cars whose specifications are approved by ARAI/ICAT or other MoRTH approved agencies.
- (iii) The incentives will be applicable to the vehicle that have an “Advanced Battery” as defined by the PM E-Drive scheme framework of the GoI.
- (iv) Above incentives for e-Car include only Advanced Battery EVs & Fuel Cell EVs.

11.4 LIGHT COMMERCIAL VEHICLES

Light Commercial Vehicles (LCVs) are defined as goods carriers with a Gross Vehicle Weight (GVW) of up to 3,500 kilograms and are categorized as NI type of vehicle by Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH). They play a crucial role in Madhya Pradesh's transportation landscape. These vehicles are integral to urban logistics, last-mile deliveries and connecting rural markets to larger supply chains. Their extensive use particularly in high-traffic urban areas, makes them a significant contributor to vehicular emissions and urban air quality challenges.

Transitioning LCVs to electric variants offers immense benefits, including reduced greenhouse gas emissions and lower operational costs for businesses reliant on these vehicles. Electrifying this segment could also improve urban air quality and help the state meet its environmental goals.

11.4.1. INCENTIVES

(i) Regulatory Incentive:

- (a) 100% motor vehicle tax exemption & registration fee exemption for all e-LCV, till 1st year of policy implementation.

11.5 BUSES

11.5.1. INTRA-CITY BUSES

- (i) Buses play a substantial part in improving a city's overall environment. Buses do this by providing a viable alternative to the private vehicles thus reducing the number of vehicles on road and subsequently tail pipe emissions. Buses play a vital role in promoting socio-economic equity by providing individuals from all backgrounds with access to opportunities such as jobs, education, healthcare and recreation.
- (ii) Electric buses present a direct pathway to shift towards cleaner, more environmentally friendly bus transportation while decreasing our reliance on fossil fuels. Furthermore, electric buses come with advantages such as reduced operational expenses, decreased downtime, improved earnings per kilometre, enhanced energy efficiency and a higher level of service quality, as evident from experiences at both state and national levels.
- (iii) Public Transport SPVs are instructed to achieve 40% share in electric bus fleet sales by the end of the policy period. The specific year-on-year trajectory toward this objective will be outlined in detailed operational guidelines to be issued subsequent to this policy.
- (iv) All the E-buses governed by SPV while being issued permits shall be granted priority timings (departure and arrival) at the bus stands/depot and will be allocated particular bay/priority spots at the bus stands/depot.

11.5.2. INTER-CITY BUSES

- (i) Inter-city transport in Madhya Pradesh has seen immense growth in the past decades. With ever increasing road network inter-city transport is expected to reach unprecedented levels in the coming decade. This growth in patronage has attracted many private operators to run inter-city operations successfully. As a result, inter-city public transport is flourishing in the state. To capitalise on this trend electric buses can be run on well-known routes connecting major cities in the state, Indore, Bhopal, Jabalpur, Gwalior and Ujjain, etc. These cities have an extensive network of transport amongst themselves and are major contributors to citizen exchange.
- (ii) Public Transport SPVs are instructed to achieve 40% share in electric bus fleet sales by the end of the policy period. The specific year-on-year trajectory toward this objective will be outlined in detailed operational guidelines to be issued subsequent to this policy.
- (iii) All the E-buses governed by SPV while being issued permits shall be granted priority timings (departure and arrival) at the bus stands/depot and will be allocated particular bay/priority spots at the bus stands/depot.
- (iv) Panchayat and Rural Development Department, GoMP, will support in planning of charging infrastructure requirements along the operating inter-city bus routes which cater to the enroute rural areas.

11.5.3. INCENTIVES

- (i) 100% motor vehicle tax exemption & registration fee exemption for all vehicles, till 2nd yr. of policy implementation.
- (ii) 100% waiver of Permit Fee for all vehicles sold within the policy period. However, the regular contemporary procedure of receiving permit will have to be necessarily followed.

11.6 ELECTRIC TRUCKS AND ELECTRIC TRACTORS

In India, the road transport sector is accountable for a substantial 90% of all transport emissions, notably with heavy and medium-duty vehicles contributing to 43%, despite representing a mere 2% of the country's total vehicle population. Introducing zero-emission trucks (ZETs), including battery- electric, fuel-cell and hydrogen ICE trucks, is a critical

solution to combat these emissions. With the growing availability of these trucks within the Indian landscape, this presents an opportune moment to introduce essential incentives to promote their widespread adoption.

Similarly, tractors consume 8% of India's annual oil consumption and constitute 60% of the total agricultural fuel usage. Notably, India has been the world's leading tractor manufacturer since 2013, producing around 1 million tractors in 2023-24. India is also a significant exporter of tractors, with approximately 100,000 units exported in 2021. To sustain India's momentum in the tractor sector amid changing dynamics, it is imperative to provide incentives to tractors, akin to previous segments.

11.6.1. INCENTIVES

- (i) 100% motor vehicle tax exemption & registration fee exemption for all vehicles, till 2nd yr. of policy implementation.

11.7 E-AMBULANCE

The health sector in India has been progressively experiencing a burden on its healthcare infrastructure. With the country undergoing rapid urbanization amidst a population boom, the emergency response systems have come under significant challenges in the form of rising operational costs. The growing concerns surrounding Greenhouse Gas (GHG) emissions and declining air quality have posited electric vehicles as sustainable alternatives accompanied by low-running costs. Thus, there is a need to integrate sustainable transport solutions in the health sector.

The PM E-DRIVE scheme, in recognition of this key vehicle segment has allocated dedicated funds towards e-ambulance deployment. In coherence with the national framework, Madhya Pradesh proposes the following incentives to catalyse e-ambulance adoption:-

11.7.1. INCENTIVES

- (i) 100% motor vehicle tax exemption & registration fee exemption for all vehicles, till 2nd year of policy implementation.

11.8 RETROFITTING OF I.C.E.

Retrofitting vehicles serves as a practical and cost-effective solution in the transition toward sustainable mobility. By converting existing ICE vehicles into EVs, retrofitting extends the

lifespan of existing vehicles, reducing waste and the environmental impact of manufacturing new ones. It also lowers dependence on fossil fuels, contributing to energy security and sustainability. Most importantly, it significantly reduces air pollution, leading to improved air quality and public health benefits.

The State Government will support the adoption of retrofitted EVs using certified technology (ARAI/ICAT or other MoRTH approved agencies). Incentives will be provided for converting existing ICE vehicles into EVs subject to approval from the relevant certification agencies of the Government of India. Incentives will be provided segment-wise as follows:

- (i) e-2W: INR 5,000 / vehicle, till 1st yr. of policy implementation.
- (ii) e-3W: INR 10,000 / vehicle, till 1st yr. of policy implementation.
- (iii) e-4W: INR 25,000 / vehicle, till 1st yr. of policy implementation.

11.9 ADDITIONAL INCENTIVES TO INCREASE PENETRATION

- (i) All incentives will be available only if the EV is purchased and registered in Madhya Pradesh.
- (ii) Green Number Plate Provision: All EVs registered in MP shall be issued a Green Number Plate in accordance with the GOI guideline -
 - (a) Personal-use EVs will be issued green number plate with white lettering
 - (b) Commercial-use EVs will be issued green number plate with yellow lettering
- (iii) Green Zones/ E-mobility Zones
- (iv) Pilot regions within the EV model cities will be established for the exclusive use of electric vehicles.
- (v) E-mobility zones will be created in the following spaces:
 - (a) Tourist villages/Spots including places of religious and archaeological significance.
 - (b) Technology hubs
 - (c) Special Economic Zones/ Business Districts
- (vi) Department of Tourism, GoMP, will support the nodal department in designating green zones near the tourist spots and assessing the electrified public transport requirement on the basis of floating population in the identified zones.

12. CHARGING INFRASTRUCTURE

The presence of charging infrastructure is crucial for the swift adoption of EVs. India has witnessed substantial expansion in the number of public charging stations in recent years. Currently, there are over 25,000 operational public charging stations in India. This policy strives to sustain and enhance this progress by fostering a conducive environment for the expansion of both private and public charging infrastructures in Madhya Pradesh.

Setting up of Public Charging Stations (PCS) shall be a de-licensed activity and any individual/entity is free to set up public charging stations, provided that, such stations meet the technical as well as performance standards and protocols laid down below as well as norms/standards/specifications laid down by Ministry of Power, Central Electricity Authority, Govt. of MP from time to time.

The Distribution Licensee shall provide the electricity connection as per provisions of the MP Electricity Supply Code 2021 notified by MP Electricity Regulatory Commission and as amended from time to time to any entity/CPO seeking to set up a Public EV Charging Station/Battery Swapping Station.

12.1. TYPES OF CHARGING STATIONS

STATION TYPE	VEHICLE CATEGORY	LOCATION	TYPE OF CONNECTION
Small Charging Stations	2W & 3W	City	Low Tension (LT)*
Medium Charging Stations	2W, 3W, Cars & e-LCV	City & Highways	Low Tension (LT)
Large Charging Stations	2W, 3W, Cars, e-LCV & Heavy-Duty Vehicles	City & Highways	High Tension (HT)**

*According to MPERC regulation, consumers with a connected load not exceeding 150 HP (112 KW) will be supplied power in LT category.

**According to MPERC regulation, consumers having installation with a connected load exceeding 150 HP (112 KW) will be given in HT category.

The EV Tarang portal shall serve as a comprehensive platform for streamlining the deployment of charging stations, encompassing application submission, approval processes and status tracking.

12.2. MINIMUM REQUIREMENTS FOR PUBLIC CHARGING STATION

- (i) CPOs have the flexibility to select the combination of charging stations and standards based on their evaluation and preferences.
- (ii) CPOs shall share charging station data with DISCOM and should maintain appropriate protocols as prescribed by DISCOM for this purpose. MPPMCL and UDHD shall have access to this database.
- (iii) Appropriate public amenities like cafeteria, public toilets and outdoor media devices etc. shall be allowed on public charging stations.
- (iv) The layout of public charging stations should ensure accessibility for all individuals, including those who are differently abled. The nodal agency shall be responsible for monitoring the accessibility of these stations. Incentives under this policy will only be disbursed to CPOs upon the nodal agency's confirmation that the accessibility requirements have been fully met.

12.3 PRIVATE CHARGING POINTS (PCP)

- (i) Madhya Pradesh will revise its current building bye-laws to align with the Model Building Bye Laws of 2016 for Electric Vehicle Charging Infrastructure as issued by the Ministry of Housing and Urban Affairs, Government of India. This revision will ensure that all newly constructed buildings are equipped to support electric vehicle charging stations, making them "EV ready."
- (ii) The building premises shall also enable additional power load, equivalent to the power required for all charging points to be operated simultaneously, with a safety factor of 1.25.
- (iii) All New /Renovated residential building owners shall be encouraged to install Private Charging Points (PCPs) within their premises.
- (iv) All existing RWAs shall process the No Objection Certificates (NOC) within 7 working days of application to facilitate charging infrastructure.

- (v) Nodal agency may establish a workplace charging policy to enhance the accessibility of charging infrastructure for employees, thereby fostering greater adoption of electric vehicles.

12.4 FINANCIAL INCENTIVES FOR PUBLIC CHARGING STATIONS

The below-mentioned incentives are over and above PM E-Drive incentives-

CHARGING STATION TYPE	VEHICLE CATEGORY
Small Charging Stations	On Chargers: Capital Subsidy of 30% of the value of the charging equipment/machinery for first 500 charging stations up to a Maximum subsidy of INR 1,50,000 .
Medium Charging Stations	On Chargers: Capital Subsidy of 30% of the value of the charging equipment/machinery for first 300 stations up to a Maximum subsidy of INR 3,00,000 .
Large Charging Stations	On Chargers: Capital Subsidy of 30% of the value of the charging equipment/machinery for first 200 stations up to a Maximum subsidy of INR 10,00,000 .
Battery Swapping Station	One-time capital subsidy on eligible fixed capital investment for service providers at the rate of 30% for first 300 Swap Stations in the State up to a maximum of INR 5,00,000 .

12.5 PUBLIC CHARGING STATIONS

The following steps will be undertaken to establish a public charging and battery-swapping station throughout Madhya Pradesh:

- Charge Point Operators (CPOs), battery swapping operators (BSO) or a combination of both, will be invited to bid to set up charging stations along with battery-swapping facilities at each of the identified location.
- State Government shall facilitate land to service providers for setting up Charging/ Battery swapping facilities (as per a future plan that establishes a rational cap on such facilities).

(iii) A comprehensive charging infrastructure land bank database containing detailed information on available spaces suitable for the deployment of charging/battery swapping infrastructure shall be compiled by the Nodal agency.

(a) Land parcels will be sourced from Municipal Corporations, as well as from government departments like the Revenue Department, Public Works Department, etc., along with lands held by Inter-State Bus Terminals (ISBTs).

(b) A template for collection of details pertaining to the land such as location (latitude, longitude) and size, shall be shared with the concerned departments and agencies by the nodal agency to secure the relevant information.

- (iv) The nodal agency will gather demand for charging stations via the MP EV Tarang Portal and share the data with CPOs to generate interest and address the gap between demand and supply.
- (v) Private entities wishing to establish charging/swapping stations on government-owned land will participate in a competitive tendering process organized by the nodal agency.
- (vi) Each public charging station may have cafeteria, use and pay public toilets and outdoor media devices for advertisements etc. to enhance the financial viability of the project.
- (vii) Private individuals and companies will be encouraged to locate or acquire private land for establishing EV infrastructure by simplifying the process of setting up charging facilities.
- (viii) Charging stations along with battery swapping facility may be carved out from existing public parking zones, bus depots and terminals and locations such that they offer easy entry and exit. Charging stations will also be set up at various bus depots and citizens can also use the charging stations by paying applicable tariff.
- (ix) Residents seeking the installation of public charging stations in their areas are encouraged to notify the nodal agency through the MP EV Tarang portal. This proactive initiative will accelerate the expansion of charging infrastructure in their communities and demonstrate demand to CPOs/BSOs.
- (x) Government-owned and operated charging stations will prioritize the operation and maintenance of charging stations to Self-Help Groups (SHGs), Area Level Federations (ALF), Cluster Level Federations (CLF) and City Livelihood Centres (CLC), provided they have received the necessary training from national or state skilling centres.

12.6 QUALITY AND STANDARDS

The state will follow the charging specifications as per the guidelines issued by Ministry of Power, GOI.

12.7 DATABASE OF PUBLIC EV CHARGING STATIONS

- (i) UDHD shall create and maintain an online database of all the Public Charging Stations through DISCOM. Appropriate protocols shall be notified by DISCOM for this purpose which shall be mandatorily complied by the CPOs/BSOs.
- (ii) UDHD may leverage the database developed by the GOI and work towards enhancing its robustness for the state.
- (iii) Operators will have to provide data to this public database. The database can be used free of charge by in-vehicle navigation systems and charging apps and maps.
- (iv) Payment infrastructure and information sharing CPO/BSOs will be expected to accept payments by multiple modes (e.g., cash, cards, mobile wallets, UPI); payments through the common mobility card payment system will also need to be offered as an option for payments.

13. OTHER INITIATIVES FOR DEVELOPMENT OF CHARGING INFRASTRUCTURE

- (i) Existing and new government buildings or offices must install charging stations, ensuring that at least 10% of all parking spots are equipped with EV chargers.
- (ii) Inter-State Bus Terminals (ISBT), bus terminals and bus stops will have charging stations.
- (iii) Municipal Corporation's Public parking spaces will be mandated to have charging stations.
- (iv) Government buildings will set a roadmap to setup charging or swapping stations in all of its parking spaces.
- (v) Charging infrastructure developers will be encouraged to establish at least one charging station every 20 km along highways and other major roads. Additionally, a fast-charging station for long-range/heavy-duty EVs should be set up every 100 km on highways/roads, with one station on each side. These highways could traverse major

tourist destinations within the state, where establishing a robust charging infrastructure would facilitate the creation of sustainable tourist circuits, enabling visitors to explore the state's rich heritage and natural beauty.

- (vi) Charging infrastructure developers will be encouraged to deploy at least one charging station in every 1 km x 1 km grid across the state.
- (vii) All petrol pumps are encouraged to have at least one EV charging point by the end of the policy period. Further details will be provided in the operating guidelines.
- (viii) Existing buildings, including malls and other commercial properties, will be incentivized to install charging and battery-swapping stations.
- (ix) All new permits for commercial complexes, housing societies and residential townships with a built-up area of 2,000 sq.mt and above will mandatorily have charging stations. Additionally, at least 10% of all parking spots within these premises will be equipped with charging stations.
- (x) Conduct pilot programs around V2G in each EV model city:
 - (a) 1 pilot shall be conducted in each of the model EV cities.
 - (b) Charging infrastructure subsidy provided to CPOs as outlined in the policy, will be granted to the agency empanelled to implement the pilot project in each model EV city.
 - (c) Resulting data from the pilot projects will be shared on the MP EV portal for research and analysis by other stakeholders.

14. MANUFACTURING

In order to encourage the production of EVs and their components within Madhya Pradesh, Government of Madhya Pradesh (GoMP) will offer incentives to EV manufacturing industries in the state outlined under the Madhya Pradesh Industrial Promotion Policy 2025.

15. RECYCLING ECOSYSTEM – BATTERY & EVs

- (i) EV batteries typically need to be replaced once they have degraded to operating at 70-80% of their capacities. EVs are therefore going to outlive the batteries powering them, with a vehicle probably requiring about two batteries in a 15-year life span.
- (ii) Batteries that have reached their end of life will need to be either reused or recycled. Lack of adequate reuse or recycling will have a high environmental cost. Not only do

EV batteries carry a risk of giving off toxic gases if damaged during disposal, but core materials such as lithium and cobalt are finite and very expensive.

- (iii) Government of Madhya Pradesh will encourage participation of Registered Vehicle Scrap Facility (RVSF) and Automated Testing Station (ATS) operators in alignment with the Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH) policy of Voluntary Vehicle-Fleet Modernization Program (V-VMP).
- (iv) EVs should be disposed of through vehicle scrap facility registered with the MP Pollution Control Board (MPPCB) for recycling as per the rules notified under the Environment (Protection) Act, 1986.
- (v) The Madhya Pradesh Electric Vehicle (EV) Policy 2025 will encourage the reuse and recycling of EV batteries that have reached the end of their life and setting up of recycling businesses in collaboration with battery and EV manufacturers that focus on 'Urban Mining' of rare materials within the battery for reuse by battery manufacturers.

15.1. REUSE OF EV BATTERIES

- (i) This policy strongly encourages battery refurbishers to explore multi-life applications for EV batteries, recognizing their potential value even when their capacity has deteriorated in comparison to their initial rating. These batteries can still be effectively used in various applications, provided they undergo thorough testing for health and safety.
- (ii) The Nodal department will also work with stakeholders to develop battery refurbishing guidelines, offering clear direction for this crucial initiative.
- (iii) All incentives as applicable to EV and component manufacturers will be provided to refurbishers exploring multi-life solutions under this policy.

15.2. END-OF-LIFE BATTERY AND EV RECYCLING

- (i) EV batteries that cannot be refurbished for re-use, either because of poor condition of the battery or lack of demand for reuse, will be sent to recycling facilities. At these recycling facilities, high value battery materials (e.g., Nickel, Cobalt, Lithium) will be recovered and then sold to battery manufacturers.
- (ii) All incentives as applicable to EV and charging infrastructure manufacturers will be provided to battery recyclers under this policy.

- (iii) End-of-life battery and EV recycling shall be governed by Battery Waste Management Rules, 2022 released by the Ministry of Environment and Forests and amendment. Nodal department to coordinate on the following tasks-
- (a) Maintaining an online registry of approved collectors, refurbishers and recyclers of used or waste batteries in association with the MPPCB.
 - (b) Disseminating information to consumers regarding proper guidelines for the disposal of used or waste batteries.
 - (c) Providing directives to public waste management authorities for the proper allocation of collected waste or used batteries to the designated entities, including battery producers, refurbishers and recyclers, as specified by the MPPCB.

16. RESEARCH & INNOVATION ORIENTED INDUSTRIAL DEVELOPMENT

- (i) GoMP encourages the promotion of research and innovation in the field of EVs. Madhya Pradesh aims to establish itself as a prominent centre for not only EV manufacturing but also for pioneering research and development in areas such as advanced battery management systems, drivetrain components, battery chemistries, fuel cell systems and intelligent transportation systems. To facilitate this, the GoMP will promote collaboration among various stakeholders such as academic institutions, OEMs, renewable energy developers, EV component manufacturers, etc.
- (ii) Industry partners will collaborate with academic and research institutions in Madhya Pradesh for the establishment of a Centre of Excellence (CoE). In support of this initiative, a one-time grant of maximum of INR 2 crores will be allocated for the establishment and procurement of essential research and testing equipment.
- (iii) The nodal department shall undertake steps to increase the number of incubation centres for EV start-ups, which provide incubation services such as office space, common facilities and mentoring support.

16.1. TESTING AND QUALITY CONTROL LABS

- (i) In coordination with National automotive testing and R&D Infrastructure (NATRIp), GoMP will strive to set-up quality testing centre for EVs.
- (ii) These facilities would be accessible to all manufacturers in the sector.

16.2. SKILL DEVELOPMENT INITIATIVES

- (i) Nodal department will initiate a comprehensive mapping effort to ascertain the demand for skilled personnel and identify the specific EV-related skill sets essential to industry partners.
- (ii) Academic and technical institutes will be directed to adapt their curricula to incorporate EV-related courses and provide practical training for the acquisition of the essential skills required for EV and component manufacturing.
 - (a) This will be applicable across the existing 53 polytechnic colleges and 271 Industrial Training Institutes (ITIs) affiliated to the Directorate of Skill Development, Madhya Pradesh and employment exchange centres. Any new technical institutes (Government) formed shall also adhere to this revised curriculum.
 - (b) Private technical institutes will be encouraged to incorporate EV-related courses as approved by the Directorate of Skill Development.
- (iii) In light of the transition to EVs and its potential impact on small to medium automobile repair shops, following provision will be undertaken:
 - (a) ITIs and engineering institutions will be directed to offer free hands-on training to service professionals for EV repair.
 - (b) Each institute is mandated to organize a minimum of two training sessions annually, each with no fewer than 50 participants, for the entire duration of this policy.
 - (c) The course content, structure and duration will be collaboratively developed with the Automotive Skill Development Council (ASDC) and industry partners.
 - (d) Each institution will be required to submit a report to the nodal department annually, summarizing the key highlights of their training program and the valuable insights gained from it.

17. CREATING JOBS – VOCATIONAL TRAINING

The growing adoption of EVs has the potential to generate a significant number of new employment opportunities. For instance, roles ranging from BMS designers to charging station operators and more will be in demand. Madhya Pradesh can position itself as a

centre for offering training programs that cater to jobs within the EV ecosystem. To achieve this, the following policy actions will be implemented to prepare individuals for careers in the EV industry:

- (i) In collaboration with industry partners, vocational courses will be designed to train EV workforce. These courses will be delivered through the Skill Centres (SCs) set up through PPP (public-private partnerships) with OEMs by the GoMP.
 - (a) In accordance with the 'Mukhya Mantri Seekho Kamao Yojna' instituted by the State Government, each student enrolled in all skill development and re-skilling courses related to EV's and affiliated with the Board of Technical Education and State Council for Vocational Training, will receive a prescribed stipend amount, as per the scheme.
- (ii) Private Sector Partners will be allowed to conduct their own captive staff training at the skill centres (SCs).
- (iii) GoMP will conduct regular recruitment 'fairs' at the SCs for private sector recruiters who would like to hire trained personnel.

18. PUBLIC AWARENESS

- (i) The government notices that communication to create awareness amongst people is very crucial to further the growth of electric vehicles. In this regard, MP EV Tarang, a one-stop portal, will be developed for information related to EV ecosystem in the State in the first year of the release of this policy.
- (ii) Consumer awareness strategy will be released within one year of notification of the policy for catalysing EV adoption in the State.
- (iii) Test rides in collaboration with various vehicle manufacturers, green days in the capital region and other model EV cities will be promoted to take the new technology to the common man.

19. POLICY IMPLEMENTATION

- (i) Madhya Pradesh Urban Development & Housing Department, Government of Madhya Pradesh, will be the nodal department for the implementation of Madhya

Pradesh Electric Vehicle Policy 2025. The policy shall be valid for a period of 5 years from the date of notification or until replaced by a revised policy.

- (ii) The Madhya Pradesh Electric Vehicle Promotion Board will be constituted as a dedicated entity towards streamlining issues concerning mobility in Madhya Pradesh. The members of MP-EVPB and their responsibilities will be decided by the State Government.
- (iii) The MP-EVPB will be responsible for overseeing policy implementation, reviewing project progress, ensuring interdepartmental coordination and addressing cross-sectoral issues.
- (iv) MP-EVPB will provide mandatory clearance on matters related to traffic, transportation and infrastructure while meeting biannually or as needed for urgent discussions.

20. OPERATING GUIDELINES

- (i) Operating Guidelines for this policy will be issued separately.